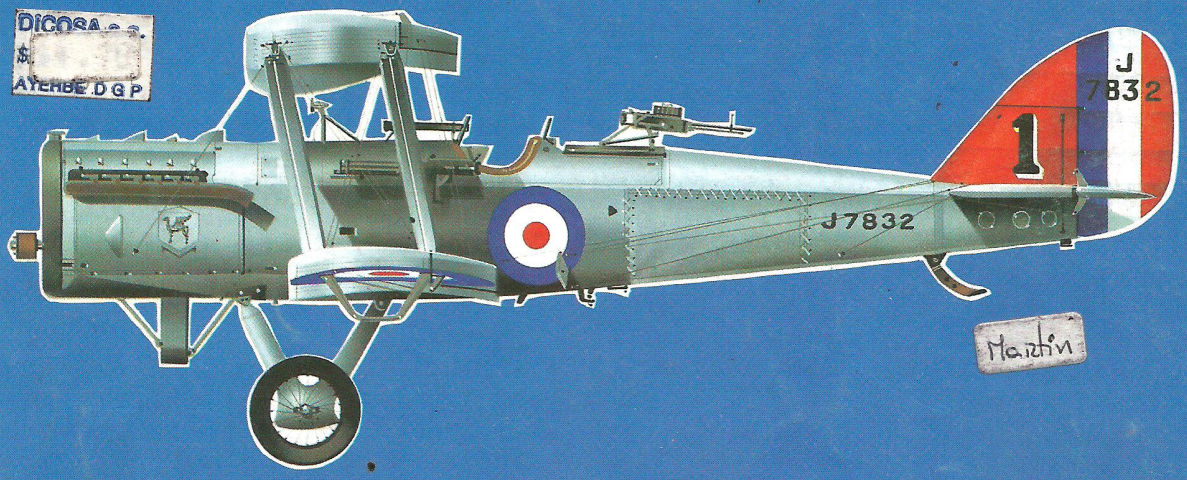
Enciclopedia Ilustrada de la

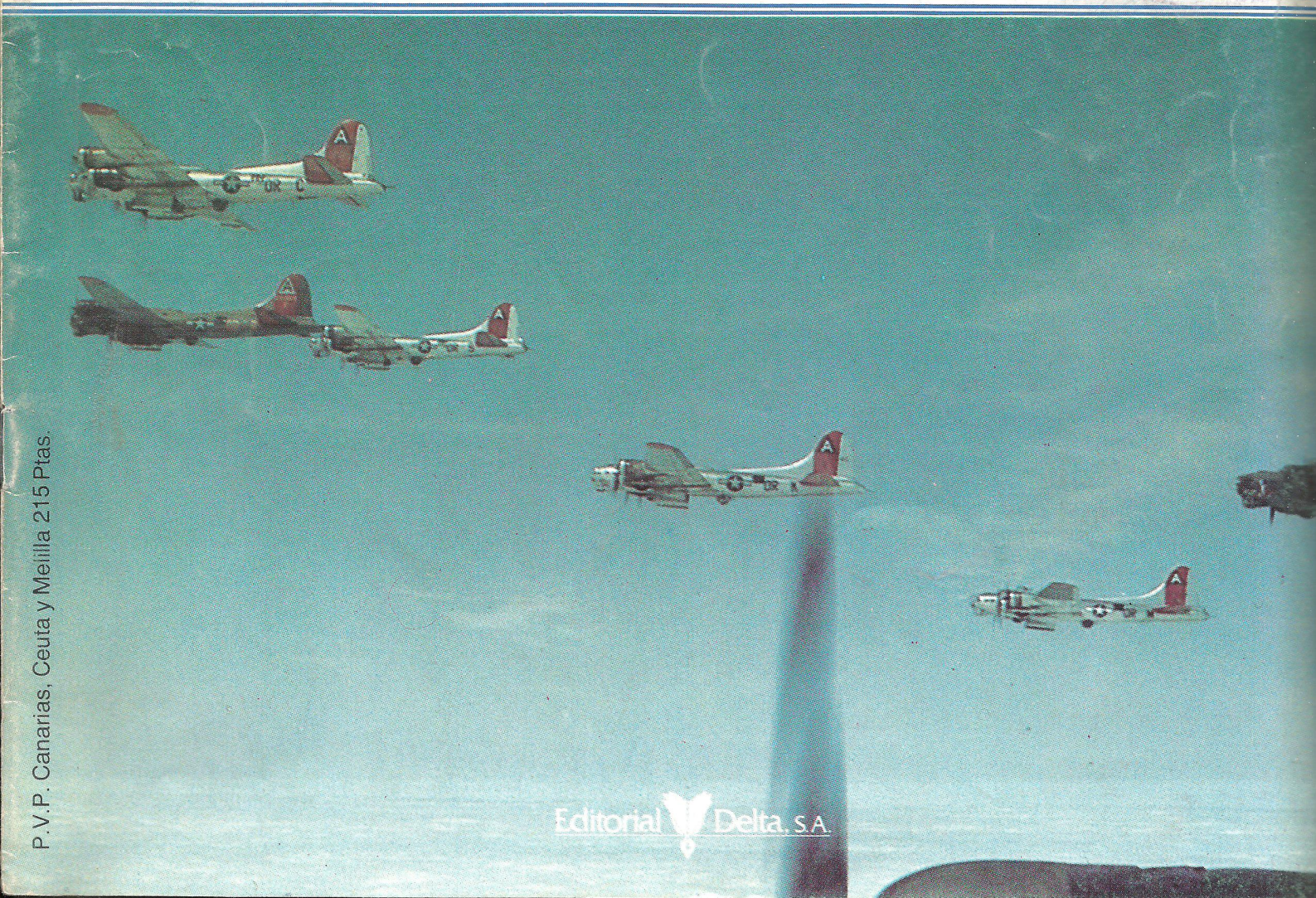
AVIACION

169

DICOSA
$
AYERBE D G P



Operaciones clandestinas ■ Airco (de Havilland) D.H.4 y D.H.9
Cronología de la Aviación ■ Kenya Airways y Ethiopian Airlines



P.V.P. Canarias, Ceuta y Melilla 215 Ptas.

Editorial Delta, S.A.

La II Guerra Mundial

Operaciones clandestinas

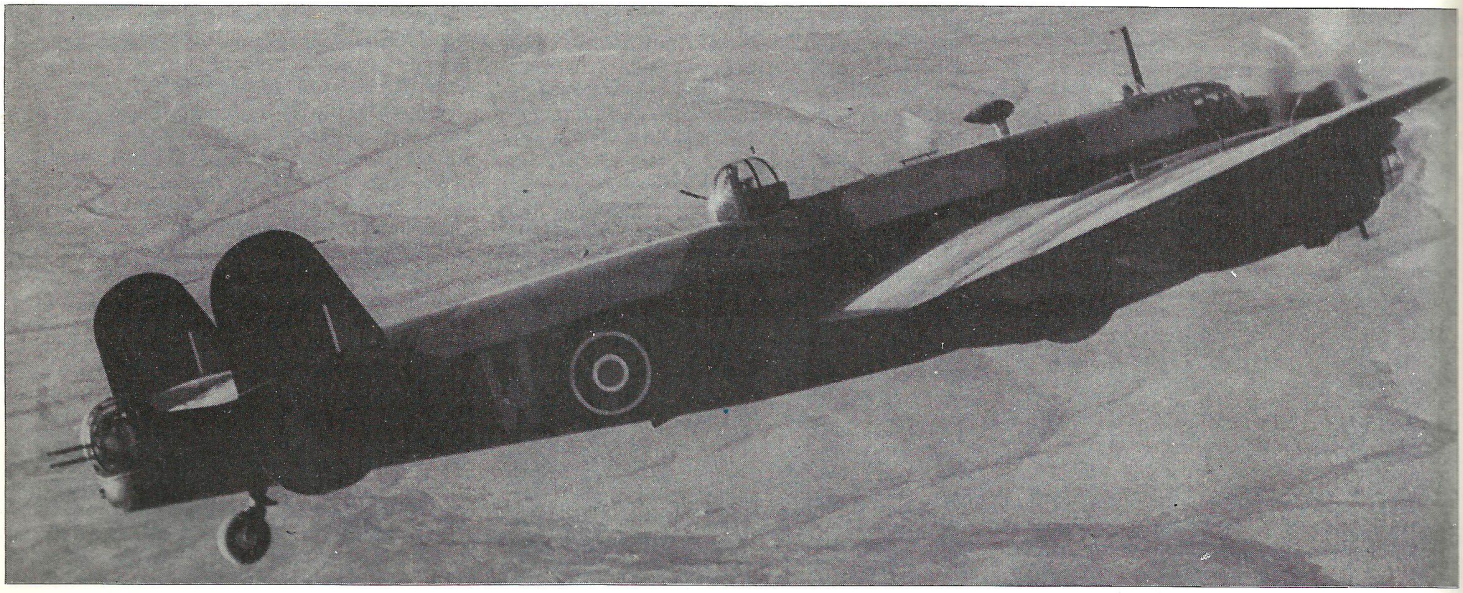
Las misiones secretas de la II Guerra Mundial obligaron a utilizar desde avezados comandos a civiles someramente instruidos en las artes de la guerra. Sin embargo, el empleo de aviones en este tipo de acciones adoptó formas mucho más variadas, y se llevaron a cabo algunas operaciones de una naturaleza realmente inusitada.

Resulta extraño que, en tanto que la Unión Soviética fue la pionera del lanzamiento masivo de paracaidistas y la Luftwaffe de Hitler la primera que efectuó lanzamientos de precisión y asaltos aerotransportados a gran escala, fuesen precisamente los Aliados occidentales, especialmente los británicos, quienes llevasen a cabo la mayoría de las misiones clandestinas aerotransportadas de la II Guerra Mundial. Desde luego, ello se debe a que prácticamente todo el resto del mundo en guerra durante los dos primeros años del conflicto se hallaba controlado por el enemigo de los Aliados.

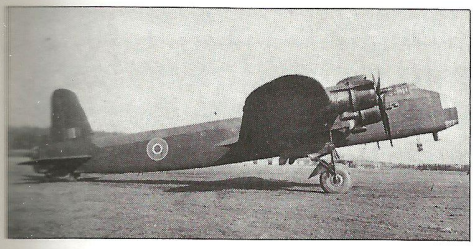
Tras haber sufrido en sus propias carnes la efectividad de las fuerzas aerotransportadas (durante el contundente asalto alemán hacia el Oeste, en mayo de 1940), los británicos se apresuraron a la organización de fuerzas de aviones de transporte, planeadores de nuevo diseño, equipo especial y paracaidistas en sí. En julio de 1940 se constituyó en Rigway, en lo que es hoy el aeropuerto internacional de Manchester, la Escuela Central de Aterrizaje (más tarde, el término «escuela» se cambió por el «establecimiento»). Ahí se aprendieron y desarrollaron las técnicas de las fuerzas aerotransportadas, se organizaron fuerzas de asalto y paracaidistas, y se puso en marcha un amplio programa de construcción y modificación de aviones. Nunca hubo escasez de bombarderos desechados; todo comenzó con el Armstrong Whitworth Whitley (el peor de todos) y los desarrollos culminaron en el Short Stirling Mk IV y en el Handley Page Halifax A.Mk IX de 1944. Como se explicará en un capítulo futuro dedicado a los transportes, la totalidad de los 600 aviones Armstrong Whitworth Albemarle construidos se utilizaron en misiones de transporte especial y remolque de planeadores. El mejor de todos los aviones usados fue el Douglas Dakota, que no había sido diseñado como bombardero sino como transporte comercial de pasajeros.

Aunque, a largo plazo, el propósito de las Fuerzas Aerotransportadas británicas era que se lanzasen o aterrizasen en el curso de alguna batalla, en principio no hubo ninguna batalla sobre la que lanzarse. La *Festung Europa* de Hitler estaba cerrada a cal y canto, y de momento no existían planes para su inminente apertura. Por tanto, ¿dónde podía organizarse una reducida operación aerotransportada que provocase el máximo caos y daño al enemigo? La decisión final fue un intento de hacer saltar por los aires el acueducto de Apulia, al sur de Italia, lo que dejaría sin agua a una amplia zona y sembraría el descontento entre la población. El 2.° Comando (otro nuevo invento) fue rebautizado Batallón SAS (Special Air Service), el primero de una hoy día famosa fuerza, todo lo famosa que, por otra parte, puede ser una organización secreta. En la noche del 10 de febrero de 1941, dos Whitley lanzaron algunas bombas y otros aviones el equipo de comandos. El submarino *Triumph* les estuvo aguardando en la desem-

Las operaciones de los Halifax de cometidos especiales suponían arduos vuelos de hasta 14 horas de duración para abastener a los polacos sublevados en Varsovia, lanzamientos de agentes sobre Francia y suministros de armas a los guerrilleros yugoslavos. Todas estas misiones se realizaban con la tripulación reducida a fin de incrementar la capacidad de carga útil (foto MoD).



Este Lysander Mk IIIA lleva un esquema de camuflaje característico de las operaciones clandestinas nocturnas y perteneció al 161.º Squadron, una de las dos unidades de la RAF que efectuaron 400 acciones secretas entre agosto de 1941 y finales de 1944.



El Stirling Mk IV sirvió en dos escuadrones SD basados en Gran Bretaña (los n.os 138 y 161), así como en el 624.º Squadron, estacionado en el norte de África. Su principal cometido era el lanzamiento de suministros para los agentes de la Special Operations Executive operando tras las líneas enemigas.

Los Armstrong Whitworth Whitley de la Escuela Central de Aterrizaje podían llevar diez paracaidistas, que se lanzaban a través de una trampilla ventral o de puertas en la sección trasera del fuselaje.

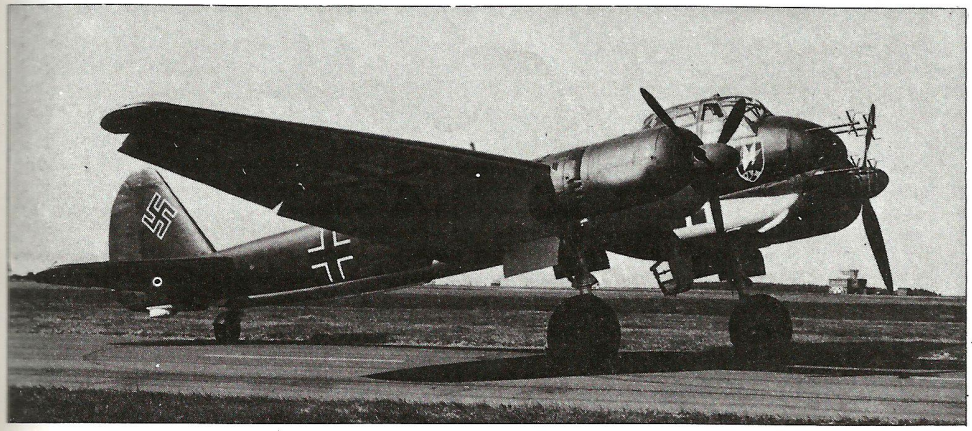
bocadura del Sele, pero no hubo supervivientes. El plan, además, había fallado: el acueducto no era de mampostería, sino de cemento armado, y resistió las cargas de voladura.

A partir de este desalentador principio se sucedió una serie de inusitadas acciones clandestinas. El 19 de noviembre de 1942 se envió un comando a sabotear una factoría de agua pesada sita en Noruega, que se sospechaba relacionada con la posible construcción de una bomba atómica; el grupo de hombres fue transportado en dos planeadores Horsa remolcados por otros tantos Halifax. El 27 de febrero de 1942 se montó una espectacular operación para la recogida de componentes vitales de un radar de defensa alemán, un Würzburg, y llevarlos de regreso a Gran Bretaña para que pudiesen ser estudiados. En esta acción, en Bruneval, diez Whitley lanzaron a los comandos, entre los que se encontraba un especialista en radares, el sargento de patrulla Cox, quien desmontó detenidamente el radar (que, por supuesto, le era absolutamente desconocido), mientras a su alrededor tenía lugar una virulenta refriega, hasta el punto que varias balas fueron a dar al equipo que estaba desmantelando. La acción fue un éxito total y los comandos fueron rescatados por un buque de guerra que les esperaba en la costa.

Así accedió la RAF a los secretos del radar alemán, del que poco tiempo antes no se tenían siquiera noticias de su existencia. Dos años después, el día D (6 de junio de 1944), los conocimientos británicos sobre radares alemanes fueron utilizados de varias formas. Una de las más efectivas fue el vuelo de quince Boulton Paul Defiant siguiendo un curso muy preciso sobre el canal de la Mancha. Cada Defiant llevaba un perturbador «Mandrel» con el que se hacía pasar por un buque, de manera que los radaristas alemanes recibieron una imagen diáfana de una flota aliada dirigiéndose a Francia en la dirección que esperaban, a través del paso de Calais (un doble agente español había conseguido convencer a los alemanes de que el esperado y temido desembarco sería en esa zona). La invasión real se produjo a unos 190 km al oeste. Un tipo diferente de misión clandestina fue la encomendada a un Vickers Wellington en la noche del 3 de diciembre de 1942. Su cometido era dejarse interceptar por un caza nocturno alemán equipado con radar. Su tarea fue un éxito (demasiado incluso, pues fue atacado por dos cazas, con el resultado de dos tripulantes gravemente heridos) y se registraron los tipos de señales de los radares de interceptación alemanes y sus longitudes de onda.

Seis meses más tarde, la RAF obtenía su primer radar de interceptación alemán. La tripulación de un Junkers Ju 88R-1 desertó con su avión y se dirigió a la base británica de Dyce. Lo clandestino de este suceso es el hecho de que los Supermarine Spitfire de la RAF no lo derribaron, sino que lo escoltaron hasta la base. Algún día se sabrán los entresijos de esta deserción, sin duda planeada por los servicios de inteligencia de Su Majestad.

En la que fue una de las acciones más misteriosas de la guerra, la tripulación de un Junkers Ju 88R-1 desertó tras despegar de Noruega y se dirigió a Escocia, hasta donde fue escoltada por cazas de la RAF. El piloto alemán, Heinrich Schmitt, era probablemente un agente británico.

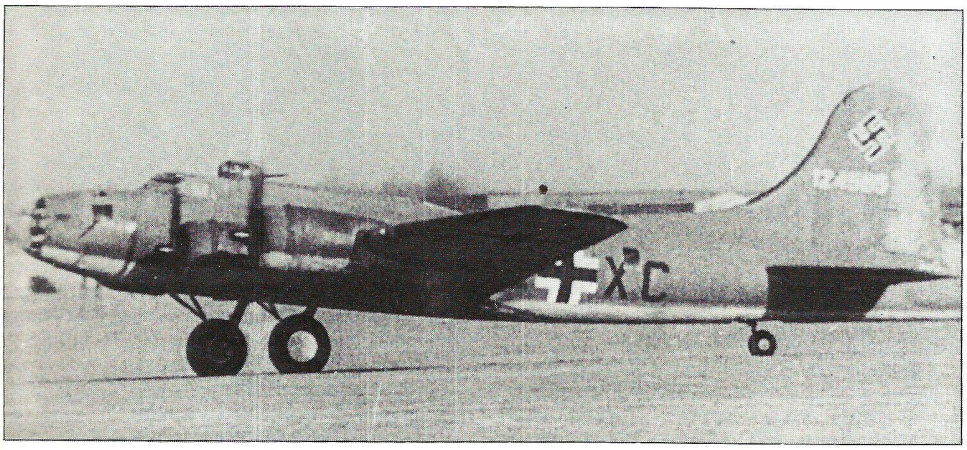


Apoyo de los partisanos

Sin duda, las operaciones clandestinas más clásicas y famosas fueron las de asistencia a los partisanos de los territorios ocupados, así como el apoyo a los agentes aliados. Este tipo de misiones precisaban de un avión pequeño y fiable, con el suficiente alcance para cubrir la mayor parte de la Europa sometida, con buenas cualidades STOL (de despegue y aterrizaje corto) y con posibilidad de llevar pasajeros. Aunque dejaría mucho que desear desde el punto de vista actual como transporte de pasaje, la mejor opción era el por entonces avión de cooperación con el ejército de la RAF, el Westland Lysander. Se desarrolló una nueva versión, el Lysander Mk III(SD), denominado a veces Mk III(SCW) por Special Contract Westland. Los que retuvieron el armamento y el blindaje fueron designados Lysander Mk IIIA(SD). Estos aparatos podían llevar dos pasajeros, o cuatro en caso de necesidad, quienes accedían al avión mediante una

Este Consolidated B-24 pintado en negro brillante perteneció al 406.º Squadron del 801.º Group (Provisional), unidad encargada del lanzamiento de suministros para los agentes aliados que operaban en Francia.

Este Douglas Dakota sirvió en el 267.º Squadron de la RAF, que fue utilizado para abastecer a los partisanos de varios países, tales como Grecia, Rumania, Yugoslavia y Albania. En noviembre de 1944, esta unidad realizaba una media de 300 operaciones mensuales.



Los alemanes utilizaron un buen número de aviones aliados en misiones clandestinas: un ejemplo de ellos es este Boeing B-17F, que se había visto obligado a aterrizar en Francia en 1942. Empleado por la KG 200 de la Luftwaffe, llevó a término misiones de lanzamiento de agentes, tras haberse repintado de negro sus amarillas superficies ventrales.

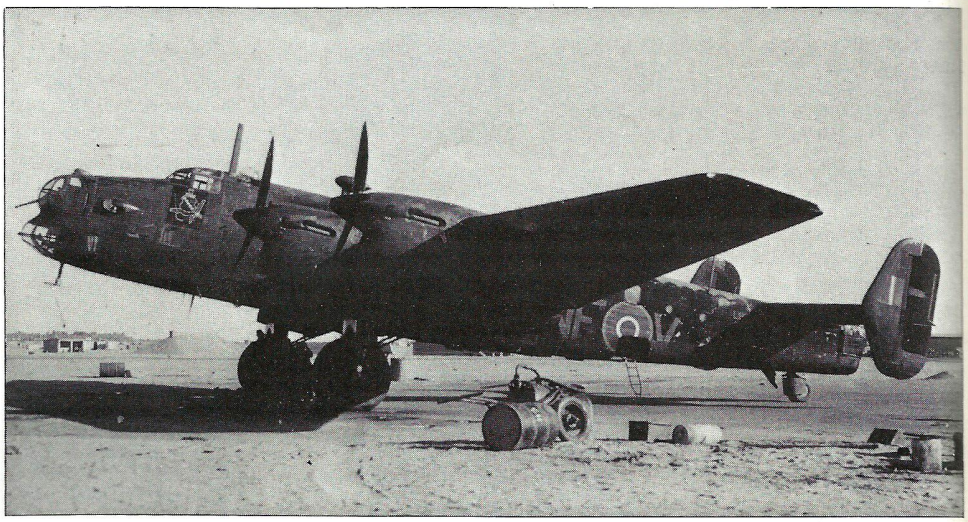
escalerilla fija en el costado de babor, con los peldaños pintados en un color visible para que destacasen sobre el negro mate del fuselaje. En un soporte ventral llevaban un depósito de 680 litros, lo que les daba una autonomía de más de ocho horas.

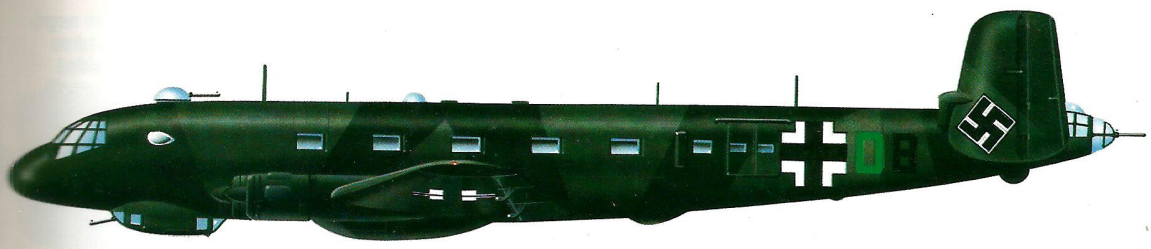
Bajo el control del SOE (Special Operations Executive), la RAF formó una unidad especial en agosto de 1940 para ejecutar esas misiones. Se llamó en principio 419.ª Patrulla, más tarde 1419.ª Patrulla y finalmente 138.º SD (Special Duties, o cometidos especiales) Squadron, y su base fue Tempsford. Se precisaron expertos navegantes, auxiliados en ocasiones por radiobalizas Eureka y con las pistas de aterrizaje marcadas con filas de antorchas que formaban una letra «L». En 1943 comenzó a necesitarse mayor capacidad y se utilizaron los Lockheed Hudson, con tanto éxito que a finales de 1944 se habían introducido 293 agentes y rescatado otros 554, contra la pérdida de dos de ellos y un piloto, una proporción realmente buena.

Pero eso no era suficiente, ya que en Francia el número de maquis era en 1943 de 16 000, pasando a ser más de 100 000 tras los desembarcos de Normandía. La RAF preparó aviones Stirling y Halifax especiales, así como los Albemarle del 38.º Group, al tiempo que la OSS (Office of Strategic Services) de EE UU organizó rápidamente un masivo puente aéreo norteamericano con aviones Consolidated B-24 Liberator que como único armamento sólo conservaban la torreta caudal. El núcleo de estos escuadrones (n.os 856 y 859) era el 479.º Group antisubmarino, reorganizado para misiones especiales a partir de noviembre de 1943; su primera acción acaeció en enero de 1944. Su tarea principal era el abastecimiento a gran escala de los resistentes, utilizando también cuatro C-47 que, en vez de lanzar los suministros, aterrizaban con ellos. En junio de 1944 las demandas eran tan ingentes que se llegaron a utilizar formaciones masivas de bombarderos de la 8.ª Fuerza Aérea, que lanzaron hasta 500 toneladas de pertrechos en una sola salida. Los B-24 del 856.º SB lanzaron 82 agentes en Alemania, cada uno con enlace de radio y el escucha en el propio avión portador, a fin de obtener una primera transmisión casi inmediata.

En diciembre de 1944 el 859.º SB fue enviado a Italia. El teatro del Mediterráneo había sido campo abonado para las misiones clandestinas desde 1940, en que varios aviones de la RAF, incluidos algunos biplanos, comenzaron a departir visitas en pistas convenidas en Abisinia, en poder de los italianos. En 1942, una casi increíble misión en Tunicia salvó a dos agentes aliados de una ejecución segura a manos de las autoridades de Vichy. Se les hizo llegar un mensaje en el que se les decía que saltasen en marcha del tren que les llevaba al punto previsto de ejecución aprovechando que tenía que reducir su marcha en un lugar predeterminado cercano a Enfidaville. Tras saltar del tren debían dirigirse a toda velocidad hacia el mar, donde les estaría esperando

Este Halifax Mk II Srs I estuvo basado en Egipto durante 1942 y formaba parte del 138.º Squadron, encargado del abastecimiento de los agentes del SOE. Por lo general, esta unidad efectuaba unos 30 lanzamientos mensuales, pero en octubre de 1942 alcanzó la cifra de 53 lanzamientos sobre siete países europeos.



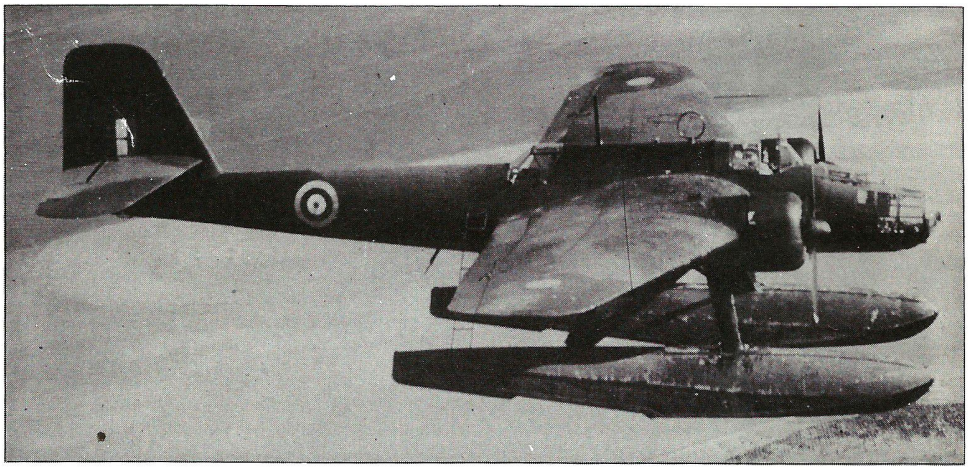


Ejemplo de los muchos aviones adaptados para misiones clandestinas, este cuatrimotor Junkers Ju 290A sirvió en el I/KG 200 durante las últimas fases de la guerra, dedicándose al lanzamiento de agentes. En un avión de esta unidad escaparon a Barcelona varios líderes nazis, en abril de 1945.

un Fairey Swordfish de la Royal Navy. Lo curioso de este caso no es la presencia de un Swordfish, sino que el plan resultó. La principal unidad Special Duty (SD) de la RAF en ese teatro era el 148.º Squadron, con Lysander, Halifax y otros tipos. Más tarde se le unieron el 138.º SD Squadron y unidades de la Fuerza Aérea Cobeligerante Italiana equipadas con bombarderos y transportes especiales, constituyéndose una ala, la 334.ª SD, que llevó a cabo incontables misiones en Italia, Albania, Yugoslavia e, incluso, Rumania. A partir de 1944 se le sumaron unidades de la 12.ª Fuerza Aérea de la USAAF y a finales de la guerra operaban sobre los Balcances docenas de escuadrones de caza, bombardeo y transporte.

Los bombarderos pesados de la RAF llevaron a cabo muchas misiones sobre la Europa Oriental desde bases del Mediterráneo, siendo las más notorias las realizadas en apoyo de los sublevados en Varsovia en agosto de 1944. Pero no eran, en cambio, las primeras. Los Halifax habían comenzado a lanzar agentes en zonas determinadas de Checoslovaquia en diciembre de 1941. La unidad más importante en ese sector fue el 138.º SD Squadron, que llevó a cabo muchas misiones secretas en Polonia y también en Noruega.

Una de las acciones más espectaculares tuvo como destino Polonia y la efectuó un Dakota del 267.º Squadron. Equipado con depósitos auxiliares en el interior del fuselaje, despegó de Brindisi, en el sur de Italia, y aterrizó de noche en un punto prefijado en Polonia. Allí era esperado por partisanos, que lo cargaron con partes de uno de los por entonces casi desconocidos cohetes A4 (V-2), que se había estrellado en un bosque y había sido recuperado por resistentes polacos antes de que lo localizasen los alemanes. Ello sucedía a principios de 1944, cuando los asesores científicos de Churchill le aseguraban que un cohete de ese tipo era técnicamente imposible. En total, el Dakota realizó tres viajes a Polonia, llevando de regreso a Gran Bretaña la práctica totalidad del cohete y partes de una bomba volante V-1.



Tras la caída de Noruega, los Aliados utilizaron tres hidroaviones Heinkel He 115 que, repintados con camuflajes y emblemas alemanes, efectuaron lanzamientos y recogidas de agentes en el norte de África y Noruega.

Actuación alemana

Por supuesto, también el enemigo de los Aliados efectuó misiones clandestinas, si bien a una escala mucho menor. Su unidad más destacada fue la KG 200, una ala regular de bombardeo que en la práctica era una formación altamente versátil, que utilizó aviones tan diversos como Amiot 354 franceses (como aparatos de enlace veloz), versiones contracarro especiales del Focke-Wulf Fw 190 e incluso esquemas parasitarios Mistel. Al I/KG 200 se asignaron todos los bombarderos pesados aliados caídos en manos alemanas en estado de vuelo; uno de éstos, un B-17F de la USAAF matriculado 41-24585, fue empleado en muchas misiones de lanzamiento de agentes en el frente del Este, pero especialmente en el Mediterráneo.

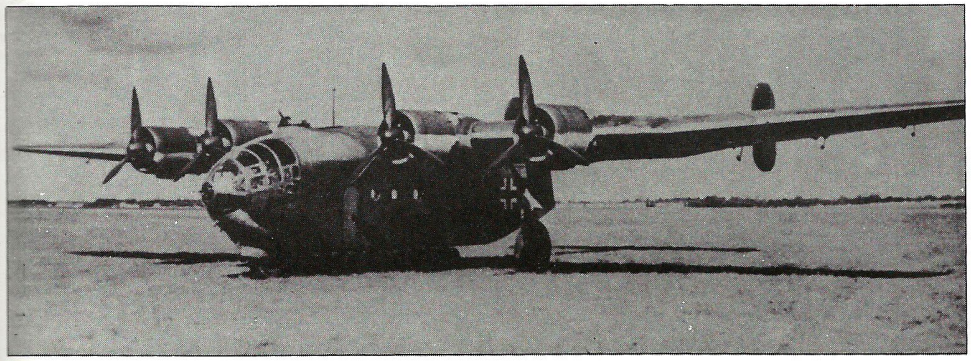
En lo tocante a aviones alemanes usados por los Aliados, el caso más conocido es el de los hidroaviones Heinkel He 115. Tras la caída de Noruega, tres He 115A-2 y un He 115B-1 ex noruegos se trasladaron con sus tripulaciones a Gran Bretaña. Uno de estos aparatos, repintado con el numeral BV185 de la RAF, voló a Malta en octubre de 1941 y allí recibió camuflaje y emblemas alemanes. Se convirtió así en un autobús discrecional, depositando y recogiendo agentes de día y noche a lo largo de la costa norteafricana.

En una ocasión amerizó en pleno puerto de Trípoli, a la vista de las defensas enemigas. Su carrera terminó al ser alcanzado por una de las bombas lanzadas por la Luftwaffe sobre Malta. Operaciones similares realizó el He 115B-1 (BV187), volando entre Woodhaven y zonas predeterminadas en Noruega, pero sus operaciones fueron suspendidas al poco tiempo debido al alto riesgo que comportaban.

Un avión alemán poco conocido fue el Arado Ar 232, un avanzado aparato de transporte apodado *Tausendfüssler* (cienpiés) por los 11 pares de ruedas que llevaba bajo el fuselaje. Fue poco utilizado, pero una de las unidades que lo empleó, el TrsptFISt 5, dependía directamente del estado mayor de la Luftwaffe y realizó misiones clandestinas en territorio soviético. La operación «Zeppelin» fue concebida como una masiva campaña de sabotaje encaminada a ralentizar el avance soviético y confundir al enemigo. El 5 de setiembre de 1944, un Ar 232B-0 asignado a una misión «Zeppelin» en las cercanías de Moscú colisionó con un árbol y se estrelló. Los Ar 232 supervivientes fueron agrupados en un *Staffel* de la KG 200.

Una de las acciones más audaces de la guerra fue el rescate de Mussolini el 12 de setiembre de 1943; el dictador italiano se hallaba recluido en la cima de una montaña en la que no existía ninguna área de aterrizaje a excepción de una pequeña terraza. El coronel Otto Skorzeny, de las SS, y un pelotón de paracaidistas aterrizaron allí en un planeador, redujeron a los guardianes y liberaron a Mussolini, que abandonó el lugar en un Fieseler Storch pilotado por el *Kapitän* Gerlach.

El TrsptFISt 5 utilizó sus aviones de transporte Arado Ar 232B para lanzar grupos de saboteadores tras las líneas soviéticas, en el marco de la operación «Zeppelin». Pero estos aparatos se revelaron muy vulnerables al fuego antiaéreo y no pudieron ser empleados en acciones a gran escala.



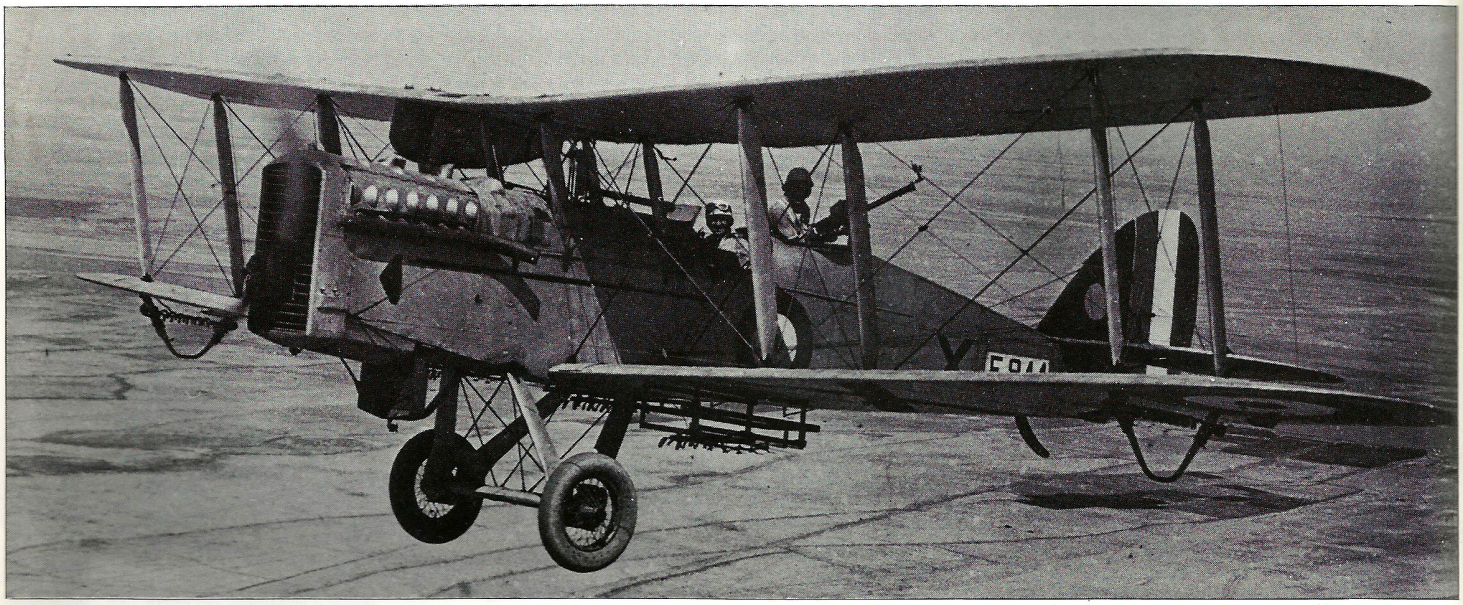
Airco (de Havilland) D.H.4 y D.H.9

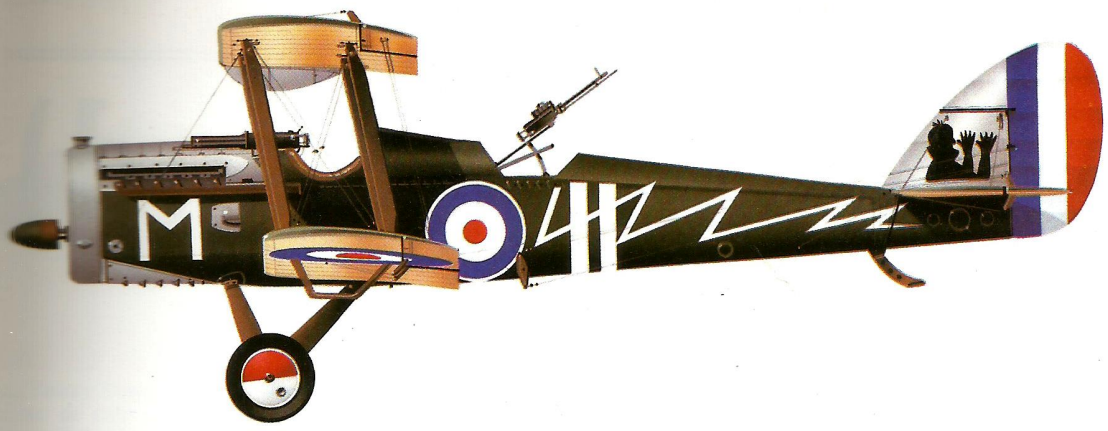
En 1916, en plena I Guerra Mundial, los británicos se vieron ante la necesidad de un avión avanzado de reconocimiento y bombardeo que pudiese, incluso, facilitar la introducción del Royal Flying Corps en la nueva disciplina del bombardeo estratégico. El avión que satisfizo cumplidamente esa necesidad fue el monomotor D.H.4.

Se trataba de un racional biplano de dos secciones construido de abeto y fresno, revestido en tela excepto en la sección delantera del fuselaje, que estaba cubierta de contrachapado. El D.H.4 tenía una disposición convencional, con el piloto bajo la sección central del plano superior y el artillero más a popa, con el depósito de 273 litros de combustible situado entre ambos. El único problema de la puesta en servicio de este modelo fue la elección de la planta motriz. El prototipo original D.H.4 llevaba un nuevo motor BHP, que desarrollaba algo más de 200 hp y se convirtió en la planta normalizada del avión de serie. El D.H.4 prometía tantas excelencias que se encargaron 50 aviones antes de que volase el prototipo, y cuando ello sucedió aumentaron las presiones a fin de disponer del mayor número de aparatos en el menor tiempo posible. El segundo avión voló con el motor Rolls-Royce de 250 hp, llevaba el tren de aterrizaje modificado, los montantes de cabana reformados, el puesto del piloto desplazado y un afuste anular en la cabina del observador. Otros motores que también equiparon a los aviones de serie fueron los RAF 3a de 200 hp, Siddeley Puma de 230 hp (un desarrollo del BHP), el Fiat A-12 de 260 hp y el Rolls-Royce de 250 hp, que se convertiría en el famoso Eagle. Debido a la escasez de motores más aptos, la mayoría de los primeros aviones de serie volaron con el RAF 3a. Conforme avanzaba la producción se fue instalando el Eagle VIII de 275 hp de potencia nominal, que obligaba a montar aterrizadores más altos y una hélice de mayor diámetro.

Los primeros aviones operacionales lo fueron el 55.° Squadron del Royal Flying Corps, en Francia, que despegaron desde Fienvilliers el 6 de abril de 1917 para ir a bombardear Valenciennes. Este modelo era un considerable avance sobre los bombarderos anteriores, pues tenía un techo superior, una velocidad máxima que excedía los 160 km/h a 4 570 m y, volando en formación, podía desplegar una formidable potencia de fuego para ahuyentar a los cazas alemanes a casi todas las cotas. De este modo, al principio de su carrera, el D.H.4 pudo operar sin escolta de caza, incluso en profundas penetraciones en el espacio aéreo enemigo. Su única desventaja era la situación del depósito maestro de combustible entre el piloto y el observador, ya que si era alcanzado por el enemigo abrasaba a los dos tripulantes; tan era así que al poco tiempo el D.H.4 era conocido como «El Ataúd Llameante». El reequipamiento de unidades siguió a buen ritmo. El 57.° Squadron recibió sus aviones en mayo de 1917, el 18.° Squadron en junio y el 25.°

Otra misión de patrulla del E844, un D.H.9A empleado por el 8.° Squadron durante uno de los periodos de su larga estancia en Oriente Medio. Nótese la proximidad de piloto y observador, lo que permitía una mejor comunicación entre ambos; esta característica permite distinguir fácilmente un D.H.4 (con las cabinas separadas) de un D.H.9.



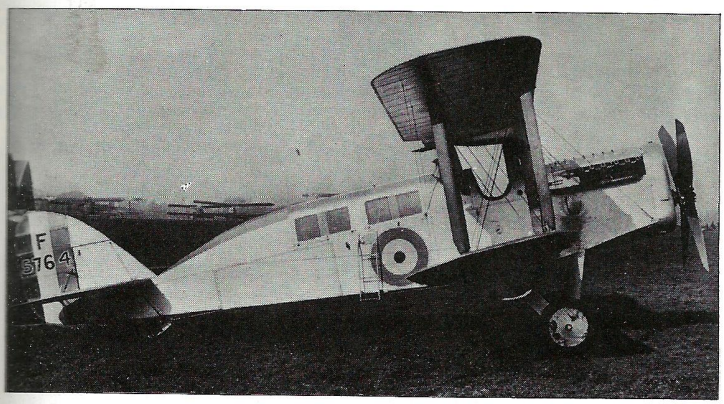


Este era uno de los Airco D.H.4 utilizados por el 2.º Squadron del Royal Naval Air Service antes de ser redesignado 202.º Squadron del Royal Flying Corps, en 1918. Desplegado en Bergues y Varssenaere durante la I Guerra Mundial, este avión fue utilizado en misiones de bombardeo y reconocimiento sobre Bélgica hasta la firma del armisticio. El 202.º Squadron empleó también el D.H.9 y regresó a Gran Bretaña en marzo de 1919.

Squadron en julio, al tiempo que los nuevos escuadrones llegados a Francia traían ya el D.H.4 en sus filas.

El Royal Naval Air Service utilizó también el D.H.4. Su versión, construida por Westland, llevaba el motor Eagle, dos ametralladoras sincronizadas de tiro frontal y un afuste anular Scarff en la cabina del observador. El primer escuadrón naval de D.H.4 fue el 2.º, al mismo tiempo que el 55.º Squadron del RFC, seguido de los Squadrons n.os 5, 6 y 17. Los tres estuvieron basados al norte del Frente Occidental y fueron desplegados en gran número de cometidos además del bombardeo, tales como el reglaje del tiro artillero naval y el reconocimiento visual y fotográfico. La mayoría de sus incursiones de bombardeo tuvieron como objetivo las instalaciones navales de Ostende y Zeebrugge. Una de las acciones más famosas de los D.H.4 estuvo protagonizada por el 217.º Squadron de la RAF, que el 12 de agosto de 1918 hundió un submarino alemán al largo de las costas belgas. Los aviones navales actuaron también en misiones de patrulla sobre el mar del Norte, y de defensa metropolitana de Gran Bretaña, enfrentándose ocasionalmente con los dirigibles alemanes; un D.H.4, pilotado por el mayor E. Cadbury, derribó el Zeppelin L70 el 5 de agosto de 1918 en pleno mar del Norte, a unos 65 km de la base de Great Yarmouth. A fin de conseguir un D.H.4 más apto para tales cometidos, se modificó y probó en Felixstowe una versión hidroavión que no llegó a ser producida en serie.

Los estadounidenses demostraron un gran interés por el D.H.4, ya que no poseían ningún avión comparable. Lo que sí tenían era un excelente y nuevo motor, el Liberty 12, que se esperaba que desarrollase 400 hp. De acuerdo con ello, los norteamericanos decidieron construir el D.H.4 bajo licencia en EE UU. La propensión estadounidense a la producción en masa supuso que a finales de 1918 se hubiesen completado 4 587 DH-4 (como se denominaron en EE UU), tres veces más que los construidos en Gran Bretaña. Los D.H.4 británicos no sobrevivieron mucho tiempo en la RAF de posguerra, siendo sustituidos por el D.H.9, que a su vez lo fue por el D.H.9A. Gran número de ejemplares fueron transferidos a los países miembros de la Commonwealth, que aprovecharon para crear sus propias fuerzas aéreas. Los aviones utilizados en Canadá sirvieron en gran número de cometidos; configurados en monoplazas, algunos de estos aviones llevaron a cabo patrullas forestales y otros fueron empleados en las primeras rutas aeropostales del país, manteniéndose en activo hasta 1928. En la posguerra, Gran Bretaña vendió parte de sus D.H.4 excedentes a Bélgica, España y Persia. En Estados Unidos, el DH-4 alcanzó su máximo período de expansión en la posguerra, pues el gobierno anunció que no había fondos suficientes para construir nuevos aviones y que los servicios armados debían conformarse con reformar y poner al día los ya existentes. Por entonces se habían construido 4 846 DH-4 en EE UU, por lo que las posibilidades eran inmensas; la adaptabilidad norteamericana dio como resultado la aparición de 60 versiones diferentes del DH-4, muchas de las cuales se mantenían en activo diez años después de la guerra. Este modelo sirvió en las filas del US Army, la US Navy y el US Marine Corps, utilizado en cometidos de bombardeo, entrenamiento y transporte. Además, durante varios años el DH-4 fue la columna vertebral de las rutas aeropostales del US Postal Service. El DH-4 figuraba todavía en las listas de los servicios armados en 1929, si bien la mayoría habían pasado al campo civil.



Originalmente uno de los cien D.H.4 producidos bajo contrato por Palladium Autocars, el F5764 fue convertido a la configuración D.H.4A, con capacidad para dos pasajeros en una cabina cerrada. Cinco de estos aviones sirvieron en la RAF y existieron también nueve conversiones civiles.

En Gran Bretaña aparecieron también versiones civiles, ya que el D.H.4 poseía una célula básica adaptable a varios cometidos. Este tipo entró en servicio continental en 1919, con Aircraft Transport and Travel, y actuó hasta que se dispuso de aviones mejores. La primera aerolínea belga, SNETA, empleó cuatro D.H.4 para inaugurar sus rutas continentales.

Un D.H.4 fue ampliamente modificado, con el ala inferior acortada, y reconstruido en un biplano de una sección sin los montantes interplanos externos, convirtiéndose en el avión de carreras D.H.4R. Equipado con un motor Napier Lion, este aparato estableció un récord británico de velocidad en circuito cerrado, volando a 208,08 km/h durante el Aerial Derby de junio de 1919. Más tarde alcanzó los 241 km/h. En 1919 existía una conversión oficial para transporte de pasaje, conocida como D.H.4A. Nació del hecho de que la 86.ª Ala de Comunicaciones de la RAF se dedicase al transporte a través del canal de la Mancha en la época del armisticio, llevando ministros y agregados militares entre Londres y París. Uno de los ministros del gabinete británico, Bonar Law, sugirió la construcción de una versión modificada, con los pasajeros instalados en una cabina cerrada. Esta modificación se convertiría en una variante importante: la cabina se había hecho de contrachapado y llevaba ventanillas; el centro de gravedad se había desplazado hacia atrás y en consecuencia también lo fue el plano superior, dando lugar a un biplano sin decalar. El avión resultante fue conocido como D.H.4A y por lo menos ocho aparatos fueron modificados a esta configuración. Éstos entraron en servicio con el 2.º Squadron de Comunicaciones del ala militar que volaba entre Kenley y Buc, operando regularmente hasta setiembre de 1919, en que el ala fue disuelta ante la disminución del tráfico aéreo.

Los restantes aviones fueron vendidos a Handley Page Ltd, que inmediatamente los preparó para utilizarlos en sus rutas. Cuatro D.H.4 fueron convertidos en D.H.4A y comprados por Aircraft Transport and Travel, compañía que los usó hasta finales de los años veinte, en que la empresa se disolvió. Mientras tanto, Handley Page Air Transport inauguró sus servicios regulares utilizando D.H.4 y D.H.4A desde Cricklewood a París y Schiphol (Amsterdam), y otros dos D.H.4A fueron empleados por SNETA. Otro D.H.4A sirvió con Instone Air Line en la ruta de París y fue transferido a la Central Aircraft Company en 1922. Un D.H.4A fue vendido a Argentina.

El D.H.4 se había convertido en uno de los grandes de la I Guerra Mundial, en un pionero del bombardeo estratégico y también en la base sobre la que se edificó la aviación en Estados Unidos.

La inexistencia de aviones de combate estadounidenses durante la I Guerra Mundial llevó a que el D.H.4 fuese construido en EE UU; bautizado «Liberty Plane», de él se produjeron 4 846 ejemplares. Este DH-4B servía en el 168.º Aero Squadron de la Fuerza Expedicionaria Americana en Francia, uno de los trece escuadrones equipados con este modelo. Los norteamericanos se quejaron de problemas de aterrizaje y de la letal situación del combustible, entre el piloto y el observador.

Pero el desarrollo no se detuvo y, mientras el D.H.4 se batía en el Frente Occidental, en Hendon comenzaban los vuelos de prueba de su probable sucesor. Como se ha mencionado, el prototipo D.H.4 había utilizado un motor BHP experimental y éste fue desarrollado en el Galloway Adriatic, que propulsó el prototipo de un nuevo avión con las mismas alas y unidad de cola que el D.H.4 pero con un nuevo fuselaje, en el que el piloto y el observador se acomodaban espalda con espalda. Mientras, la Siddeley-Deasey Car Company había modificado el motor BHP para su producción en masa, mejorándolo y bautizándolo Puma. Estaba previsto que el Puma llegase a desarrollar los 300 hp, pero una serie de problemas de desarrollo dieron como resultado que tuviese que ser estabilizado a 230 hp. El nuevo avión había sido aprobado oficialmente y comenzaban a salir los primeros ejemplares de las líneas de producción, pero el comandante en jefe del RFC en Francia, a la vista de las pobres prestaciones del D.H.9 (pues así se llamó), determinó la suspensión de su entrada en servicio operativo, pues resultaba inferior al D.H.4 que debía sustituir. Se eligieron plantas motrices opcionales y algunos aparatos fueron puestos en servicio con el Fiat A-12, pero las cadenas de montaje estaba ultimadas y no había reconsideración posible, de manera que el D.H.9 comenzó a integrarse en las filas del RFC y el RNAS. Las primeras unidades que lo utilizaron en Francia fueron los Squadrons n.os 6 y 11 del RNAS, desplegándolo principalmente en ataques contra instalaciones navales en la costa belga. Las primeras unidades del RFC fueron los Squadrons n.os 98 y 99, seguidos de los n.os 103, 104, 107 y 108; el 98.º se trasladó a Francia el 3 de abril de 1918, dos días después de la formación de la Royal Air Force.

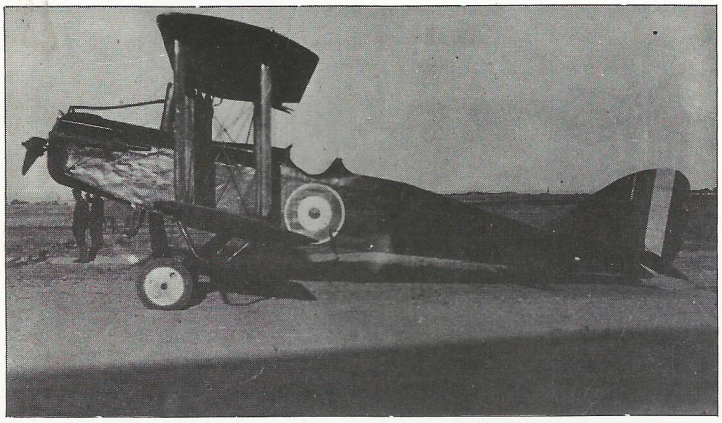
No sólo las prestaciones del D.H.9 eran peores que las del D.H.4 (su principal desventaja era su escaso techo, de sólo 3 960 m), sino que también el motor Puma reveló un escaso margen de fiabilidad. Los primeros ataques de estos escuadrones dieron como resultado la pérdida de un tercio, e incluso la mitad, de los aviones enviados, una cifra totalmente inaceptable. Es significativo que los Países Bajos llegasen a formar un escuadrón de aviones D.H.9 con los aparatos británicos forzados a aterrizar en su territorio.

Como en Gran Bretaña no se hacía aparentemente nada al respecto, los mecánicos de las unidades en Francia introdujeron algunas modificaciones transitorias para mejorar las prestaciones del D.H.9, y dice mucho de la capacidad de esos hombres el hecho de que los escuadrones siguiesen operando e incluso consiguieran algunos éxitos. En realidad, y como todos los aviones de Havilland, el D.H.9 era muy maniobrero y tanto el piloto como el observador gozaban de ciertas posibilidades de desenvolverse satisfactoriamente en los combates cerrados; tanto es así que un observador del 49.º Squadron consiguió abatir cuatro cazas enemigos en el curso de una salida de bombardeo.

El D.H.9 fue también utilizado en los teatros de ultramar, principalmente en el Mediterráneo, y llevó a cabo algunos vuelos de reconocimiento de largo alcance. Los escuadrones de D.H.9 se mantuvieron en primera línea de fuego durante el último año de hostilidades y fueron también empleados en patrullas antidirigibles en Gran Bretaña y en misiones de reconocimiento costero; tras el armisticio, algunos ejemplares se desplegaron en los vuelos postales a través del canal de la Mancha. Aunque la RAF estaba dispuesta a encontrar rápidamente un sustituto para el D.H.9, el hecho es que este modelo no había madurado lo suficiente. Algunas células eran todavía empleadas en tareas de investigación y desarrollo, principalmente como bancadas de pruebas para una serie de plantas motrices alternativas. Algunos aparatos fueron utilizados en pruebas de apontaje cuando el nuevo portaviones HMS *Eagle* apareció en 1921. Uno de los aviones de desarrollo más significativos fue el H9140. Este avión fue adquirido por Handley Page, que lo utilizó como bancada de prueba para la teoría de las ranuras alares, desarrollada por la compañía. La teoría era que esas ranuras, unos perfiles aerodinámicos auxiliares situados en el borde de ataque de cada semiplano superior, mantendrían un flujo adecuado de aire incluso en aquellas condiciones en que un ala entraba en pérdida, lo que permitiría a un avión volar de forma totalmente controlada a velocidades muy inferiores. Handley Page denominó a ese avión como D.H.17 y lo probó comparativamente con un D.H.9 estándar, demostrándose las radicales ventajas del ala ranurada.

Compradores de excedentes

Aunque la RAF procuró deshacerse de los D.H.9 a la mayor brevedad posible, ello no fue una postura generalizada. Muchas nuevas fuerzas aéreas se estaban formando al concluir la «guerra para acabar con todas las guerras» y la Aircraft Disposal Company



Tras servir durante la I Guerra Mundial, este D.H.9 fue transferido a las Fuerzas Aéreas de Sudáfrica y equipado con el motor Wolseley Viper de 200 hp. Así modificado, este avión fue bautizado Mantis.

Antes del desarrollo del D.H.9C de tres pasajeros, el D.H.9B tenía cabida para dos plazas de pago, una delante del piloto y la otra detrás del mismo. El aparato de la fotografía lleva matrícula civil neerlandesa y fue utilizado por KLM.

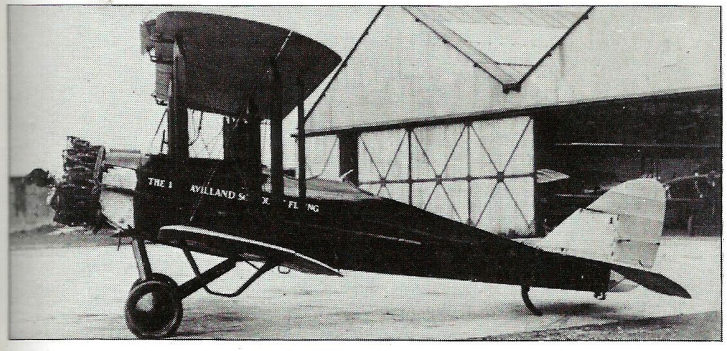
británica disponía de cientos de D.H.9. Estos dos factores se conjugaron para que muchas fuerzas aéreas con pocos recursos financieros obtuviesen un considerable potencial de reconocimiento y bombardeo a un precio que podían pagar. El D.H.9 no era el mejor avión del mundo, pero resultaba razonablemente bueno para entrenar a nuevas hornadas de pilotos en los secretos de la guerra aérea. Bélgica compró 18 aviones para constituir su fuerza de bombardeo diurno y Polonia dispuso pronto de un escuadrón de doce aparatos. También Afganistán, Grecia, Irlanda, Lituania y los Países Bajos compraron aviones; en el caso del último país mencionado, se le entregaron 46 unidades para servir en la metrópoli y en las Indias Orientales, una vez hubo devuelto los aviones internados durante la guerra. Los aviones neerlandeses fueron remotorizados en 1934 con el Wright Wirlwind y algunos servían todavía en 1937, lo que dice mucho de la fiabilidad de la célula básica. Otros aviones fueron vendidos a España, Perú, Rumania y Suiza, pero el mayor receptor del D.H.9 fue Sudáfrica, que adquirió 48 ejemplares que servirían durante muchos años, tras ser remotorizados con el Bristol Jupiter y denominados M'pala. El D.H.9 alcanzaba su máxima difusión y aceptación al final de su carrera, más que cuando servía con la RAF en los campos de Francia. Pero la fama del D.H.9 palideció frente a la de su sustituto, la variante D.H.9A.

Tanto la producción del D.H.4 como la del D.H.9 no habían alcanzado toda la dimensión necesaria debido a la carencia de los suficientes motores de buenas prestaciones. Para remediar esta situación, y con el convencimiento de que la respuesta podía hallarse al otro lado del Atlántico, se cursaron grandes pedidos por el motor norteamericano Liberty 12, que desarrollaba 400 hp. Este motor debía prepararse para un sustituto del D.H.9 tan pronto como fuese posible. Desgraciadamente, el equipo de diseño de de Havilland estaba enfrascado en la concepción del primer bimotor de la compañía, el D.H.10, de manera que la responsabilidad de desarrollar el nuevo monomotor de bombardeo diurno fue asignada a Westland Aircraft, que ya había construido D.H.4 y D.H.9 para el RFC y el RNAS. Era una buena oportunidad para combinar las mejores cualidades de ambos aparatos, sumarles el excelente motor Liberty y obtener un gran resultado. Westland reforzó el fuselaje para que pudiera soportar el nuevo motor y aumentó la envergadura y la cuerda de las alas.

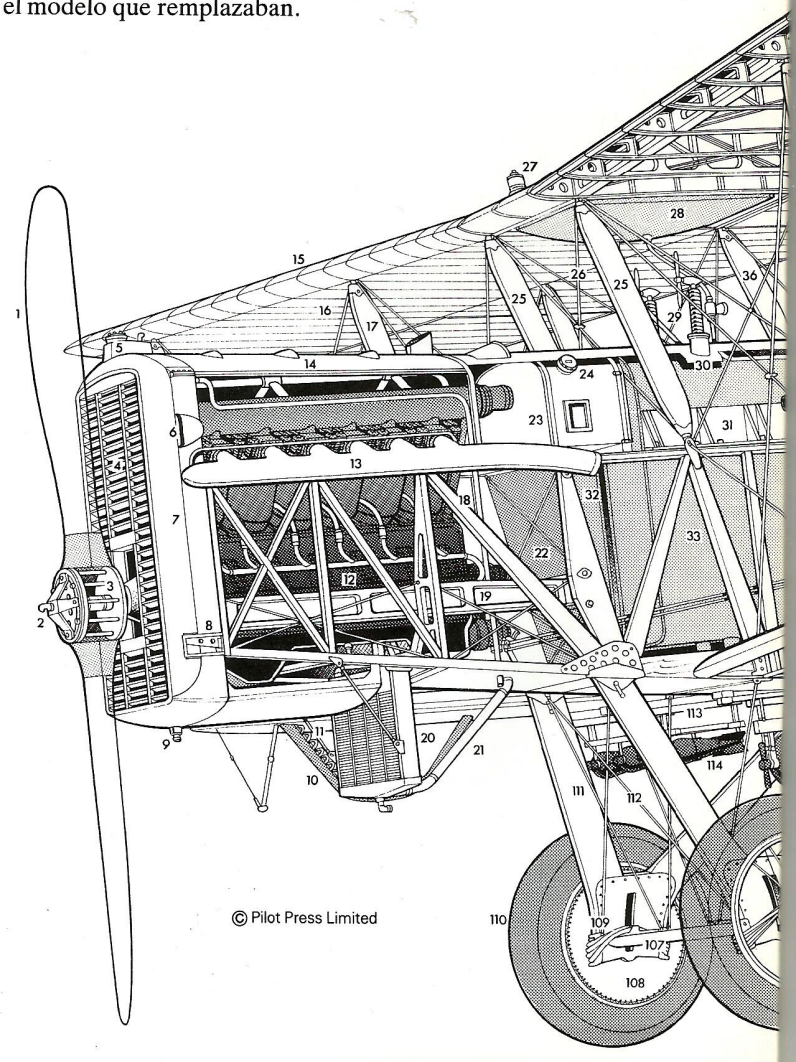
A fin de acelerar el proceso, los dos primeros prototipos fueron equipados con el escaso Rolls-Royce Eagle VII, pero los aviones de producción montaron el Packard Liberty. Este avión podía llevar 300 kg de bombas en soportes externos y la cabina del observador estaba dotada con dos ametralladoras Lewis pero, a parte de esto, el resto de la configuración era igual al tipo anterior. El 110.° Squadron comenzó a recibir sus nuevos aviones en junio de 1918, fue desplegado en Francia el último día de agosto y llevó a cabo su primera salida de bombardeo, contra el aeródromo de Boulay, dos días después. Se efectuaron a continuación algunas incursiones en profundidad sobre Alemania, registrándose importantes pérdidas, debidas más a la inexperiencia de las tripulaciones que a posibles defectos del avión. Este escuadrón luchó hasta el armisticio, tras haber lanzado 10 500 kg de bombas. Otro escuadrón, el 99.°, recibió sus D.H.9A (pues así se denominaba el nuevo modelo) a tiempo para utilizarlos en acción; la comparación entre las prestaciones del D.H.9A y las del D.H.9 pudo realizarse fácilmente al estar equipado esta unidad con los dos tipos al mismo tiempo.

El D.H.9A entró también en servicio con los norteamericanos en el Frente Occidental, principalmente con los Grupos Septentrionales de Bombardeo del Marine Corps, que comenzaron a operar en octubre, poco antes de que se firmase el armisticio. Por entonces, también los Squadrons n.^{os} 18 y 105 de la RAF habían recibido el D.H.9A. Mientras que otros escuadrones fueron desmovilizados, los dotados con el D.H.9A siguieron encuadrados en el Ejército de Ocupación de Alemania, sirviendo además para sostener servicios aeropostales en el interior de Europa.

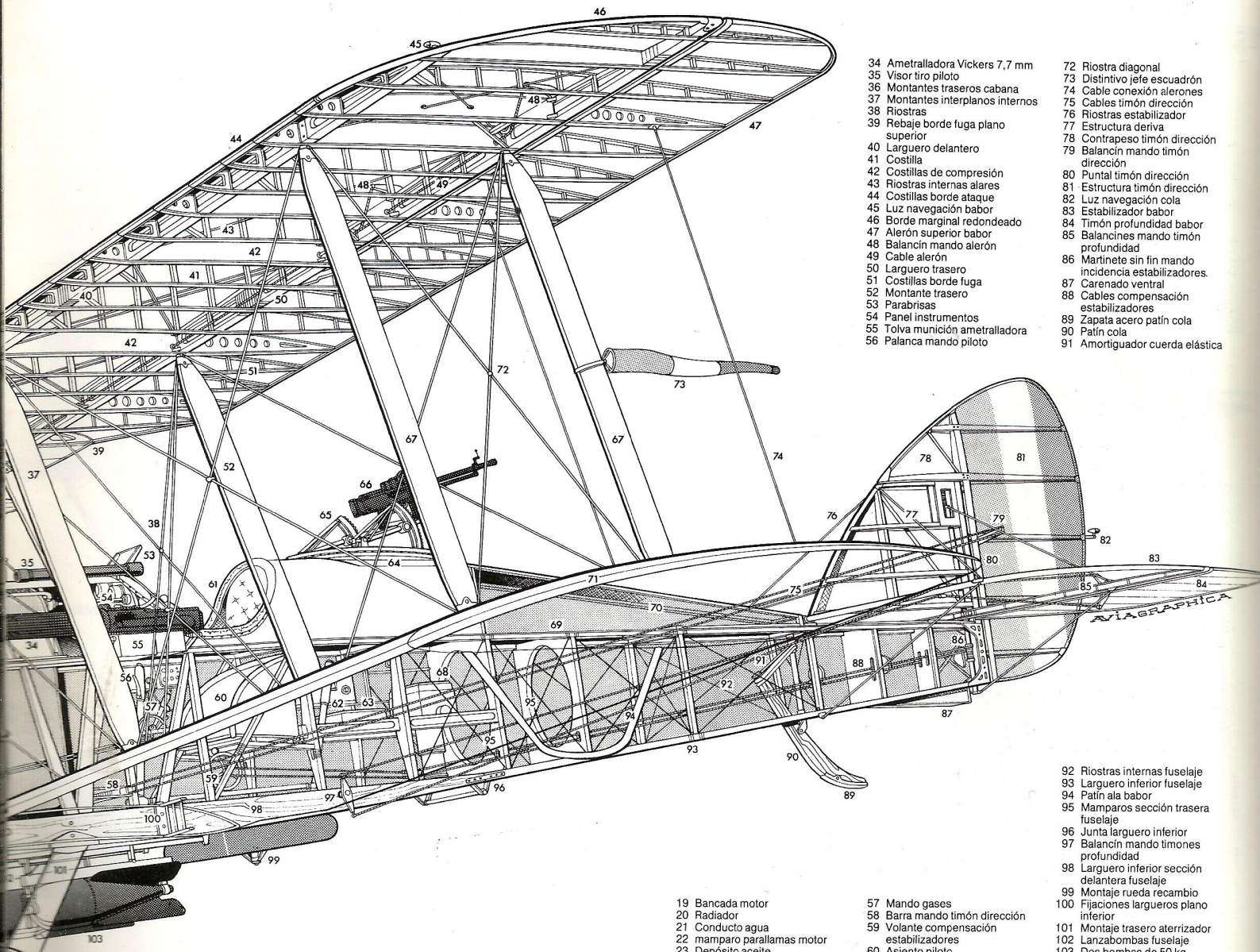
Pero este modelo siguió produciéndose en Gran Bretaña y entregándose a la RAF de posguerra. Al poco tiempo, los D.H.9A volvían a entrar en combate, esta vez en la frontera de la India con Afganistán. Se enviaron refuerzos a la India, uno de los cuales fue un escuadrón equipado con D.H.9A, el 99.°. Volando desde Mianwali, pronto se comprobó que las prestaciones del D.H.9A perdían mucho debido a las elevadas temperaturas de la región. Incluso con radiadores adicionales, el techo práctico era sólo de 4 100 m. El 1 de abril de 1920 el 99.° fue redenominado 27.° Squadron y sus aparatos recibieron en las derivas el famoso emblema del elefante alado. Aunque la tercera guerra afgana concluyó a todos los efectos en mayo de 1920, este escuadrón se mantuvo en activo durante casi todo el decenio de los veinte, siendo complementado por los D.H.9A del 60.° Squadron en 1923. Aparte de operaciones intermitentes, estos dos escuadrones llevaron a cabo varios vuelos de larga distancia a través del subcontinente. en 1925, la RAF tuvo que librar una guerra en solitario, sin apoyo de fuerzas terrestres, y consiguió controlar una feroz lucha tribal sufriendo sólo dos bajas. En 1928, los dos escuadrones se vieron envueltos en una serie de vuelos de emergencia para evacuar Kabul, escoltando a los Vickers Victoria del 70.° Squadron. Los D.H.9A se mantuvieron en servicio en la India hasta 1930, en que fueron sustituidos por los nuevos Westland Wapiti que, sin embargo, utilizaban las mismas alas que el modelo que remplazaban.



Uno de los D.H.9 utilizados por la compañía de Havilland fue este D.H.9J, cuya principal diferencia respecto de modelos anteriores residía en su motor radial Armstrong Siddeley Jaguar III de 385 hp; otro rasgo diferencial eran las ranuras automáticas Handley Page. Se completaron catorce aparatos de este tipo.



Los aviones que sirvieron en Oriente Medio llevaban la práctica totalidad de la célula pintada de color aluminio. Este D.H.9A del 45.º Squadron incorpora además el color rojo, distintivo de la Patrulla A, y el emblema del camello alado, que pone de manifiesto los muchos años de servicio de este escuadrón en Oriente Medio. Este avión estuvo basado en 1928 en Heliópolis, desde donde efectuó vuelos de patrulla sobre Egipto y Palestina. Bajo el morro aparece el radiador tropical (véase el n.º 20 del corte esquemático).

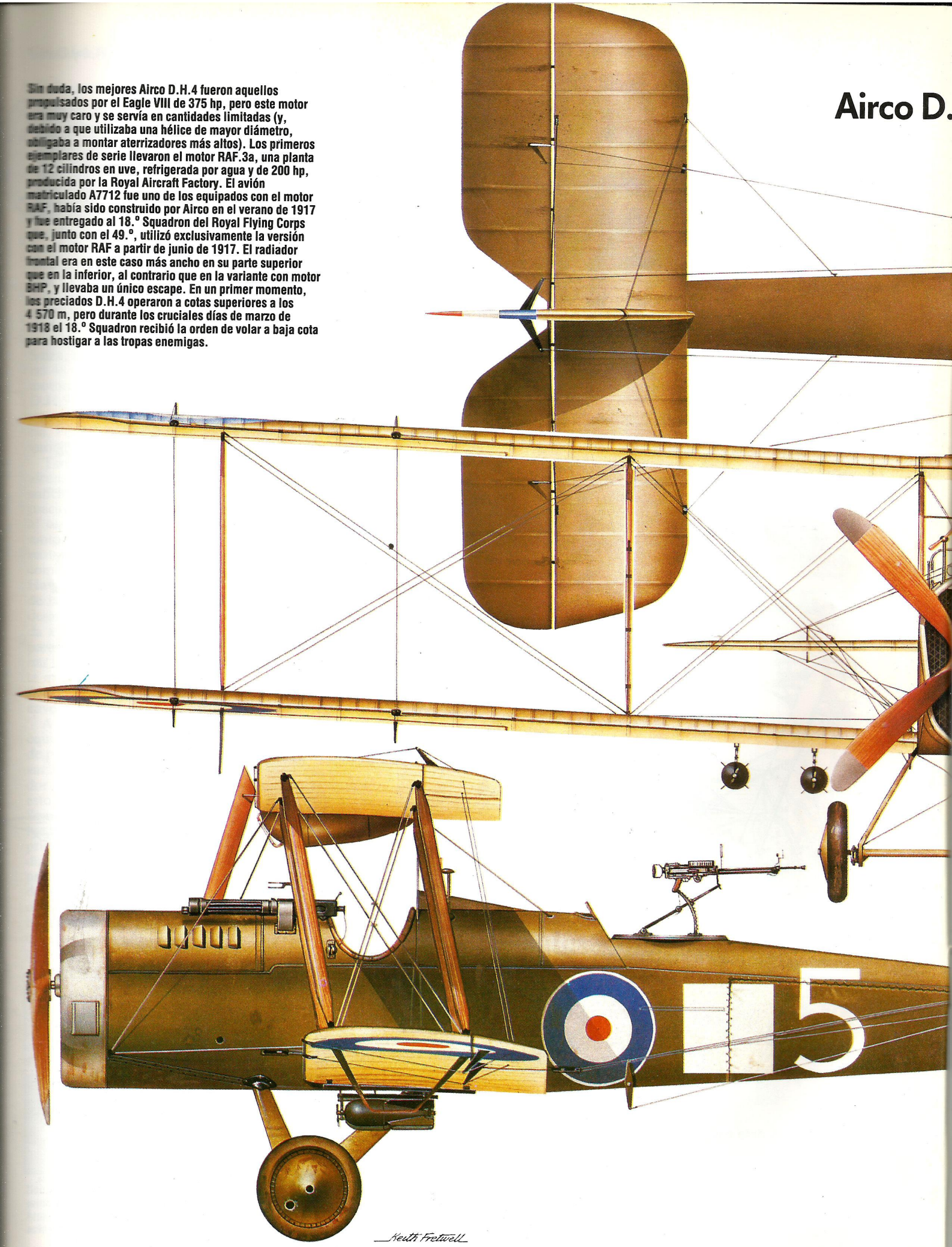


Corte esquemático del de Havilland D.H.9A

1 Hélice bipala, de madera y paso fijo
2 Mordaza de arranque
3 Pernos fijación buje hélice
4 Persianas radiador
5 Boca llenado
6 Toma aire refrigeración
7 Radiador
8 Soporte radiador
9 Tapón purga
10 Patín ala estribor
11 Cable amarre avión
12 Motor lineal 12 ciclindros Liberty
13 Escape
14 Rejillas capó motor
15 Borde ataque plano superior
16 Revestimiento textil
17 Montantes interplanos estribor
18 Cuaderna delantera fuselaje
19 Bancada motor
20 Radiador
21 Conducto agua
22 mamparo parallamas motor
23 Depósito aceite
24 Boca llenado aceite
25 Montantes delanteros cabana
26 Riostras diagonales
27 Ventilación combustible
28 Depósito gravedad combustible, 36 litros
29 Bombas eólicas combustible
30 Boca llenado combustible
31 Soporte depósito maestro combustible
32 Depósito maestro combustible estribor, 227 litros
33 Depósito maestro combustible babor, 227 litros
34 Ametralladora Vickers 7,7 mm
35 Visor tiro piloto
36 Montantes traseros cabana
37 Montantes interplanos internos
38 Riostras
39 Rebaje borde fuga plano superior
40 Larguero delantero
41 Costilla
42 Costillas de compresión
43 Riostras internas alares
44 Costillas borde ataque
45 Luz navegación babor
46 Borde marginal redondeado
47 Alerón superior babor
48 Balancín mando alerón
49 Cable alerón
50 Larguero trasero
51 Costillas borde fuga
52 Montante trasero
53 Parabrisas
54 Panel instrumentos
55 Tolva munición ametralladora
56 Palanca mando piloto
57 Mando gases
58 Barra mando timón dirección
59 Volante compensación estabilizadores
60 Asiento piloto
61 Forro cabina
62 Palanca mando observador
63 Asiento observador
64 Montaje anular Scarff
65 Mecanismo elevación
66 Ametralladora Lewis observador
67 Montantes interplanos externos
68 Cámara fotográfica
69 Larguero superior fuselaje
70 Revestimiento en contrachapado
71 Borde ataque semiplano inferior babor
72 Riostra diagonal
73 Distintivo jefe escuadrón
74 Cable conexión alerones
75 Cables timón dirección
76 Riostras estabilizador
77 Estructura deriva
78 Contrapeso timón dirección
79 Balancín mando timón dirección
80 Puntal timón dirección
81 Estructura timón dirección
82 Luz navegación cola
83 Estabilizador babor
84 Timón profundidad babor
85 Balancines mando timón profundidad
86 Martinete sin fin mando incidencia estabilizadores
87 Carenado ventral
88 Cables compensación estabilizadores
89 Zapata acero patín cola
90 Patín cola
91 Amortiguador cuerda elástica
92 Riostras internas fuselaje
93 Larguero inferior fuselaje
94 Patín ala babor
95 Mamparos sección trasera fuselaje
96 Junta larguero inferior
97 Balancín mando timones profundidad
98 Larguero inferior sección delantera fuselaje
99 Montaje rueda recambio
100 Fijaciones largueros plano inferior
101 Montaje trasero aterrizador
102 Lanzabombas fuselaje
103 Dos bombas de 50 kg
104 Rueda babor
105 Radios
106 Acceso válvula inflado neumático
107 Carenado eje ruedas
108 Revestimiento textil radios rueda
109 Amortiguador cuerda elástica
110 Rueda estribor
111 Montantes delanteros aterrizador
112 Riostras aterrizadores
113 Lanzabombas ala estribor
114 Cuatro bombas 9 kg

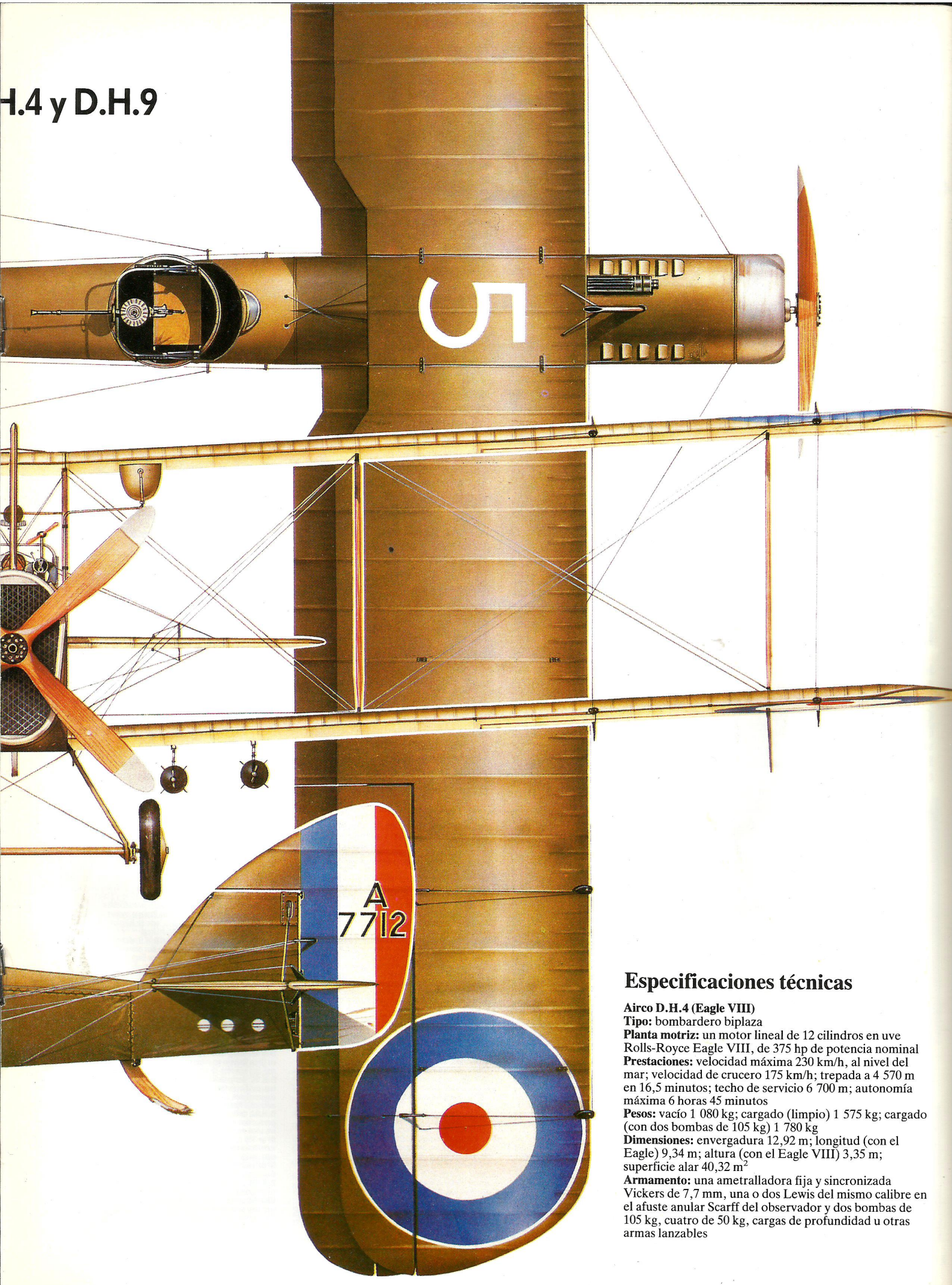
Airco D.

Sin duda, los mejores Airco D.H.4 fueron aquellos impulsados por el Eagle VIII de 375 hp, pero este motor era muy caro y se servía en cantidades limitadas (y, debido a que utilizaba una hélice de mayor diámetro, obligaba a montar aterrizadores más altos). Los primeros ejemplares de serie llevaron el motor RAF.3a, una planta de 12 cilindros en uve, refrigerada por agua y de 200 hp, producida por la Royal Aircraft Factory. El avión matriculado A7712 fue uno de los equipados con el motor RAF, había sido construido por Airco en el verano de 1917 y fue entregado al 18.º Squadron del Royal Flying Corps que, junto con el 49.º, utilizó exclusivamente la versión con el motor RAF a partir de junio de 1917. El radiador frontal era en este caso más ancho en su parte superior que en la inferior, al contrario que en la variante con motor BHP, y llevaba un único escape. En un primer momento, los preciados D.H.4 operaron a cotas superiores a los 4 570 m, pero durante los cruciales días de marzo de 1918 el 18.º Squadron recibió la orden de volar a baja cota para hostigar a las tropas enemigas.



Keith Fretwell

H.4 y D.H.9



Especificaciones técnicas

Airco D.H.4 (Eagle VIII)
Tipo: bombardero biplaza
Planta motriz: un motor lineal de 12 cilindros en uve Rolls-Royce Eagle VIII, de 375 hp de potencia nominal
Prestaciones: velocidad máxima 230 km/h, al nivel del mar; velocidad de crucero 175 km/h; trepada a 4 570 m en 16,5 minutos; techo de servicio 6 700 m; autonomía máxima 6 horas 45 minutos
Pesos: vacío 1 080 kg; cargado (limpio) 1 575 kg; cargado (con dos bombas de 105 kg) 1 780 kg
Dimensiones: envergadura 12,92 m; longitud (con el Eagle) 9,34 m; altura (con el Eagle VIII) 3,35 m; superficie alar 40,32 m^2
Armamento: una ametralladora fija y sincronizada Vickers de 7,7 mm, una o dos Lewis del mismo calibre en el afuste anular Scarff del observador y dos bombas de 105 kg, cuatro de 50 kg, cargas de profundidad u otras armas lanzables

Al tiempo que muchos aviones de los excedentes de la guerra eran suministrados a otras fuerzas aéreas, diecinueve D.H.9 fueron convertidos en transportes comerciales con capacidad para cuatro plazas (piloto incluido). Trece de esos aviones volaron en Gran Bretaña, tres en Australia y otros tres en España. El D.H.9C de la ilustración pertenecía a la aerolínea británica Norhern Air Lines y sirvió hasta 1932.

Utilizado en Oriente Medio

Fue probablemente en Oriente Medio donde el D.H.9A actuó con más eficacia y desempeñó una labor más importante. En 1921 se había acordado en El Cairo que la Royal Air Force por sí sola podía desempeñar la nada fácil misión de controlar esa conflictiva área. El nuevo Mando de Iraq agrupaba a un total de cuatro escuadrones, todos ellos equipados con el D.H.9A: se trataba de los n.os 8, 30, 55 y 84. Estas unidades habían ya sido utilizadas entre 1919 y 1920, con motivo de la primera rebelión árabe, pero por esas fechas no estaban todavía dotadas por entero con el D.H.9A. Esos escuadrones iniciaron un nuevo sistema de policía aérea, llevando a cabo salidas sobre las áreas más comprometidas y disuadiendo con su presencia las posibles acciones de las tribus enfrentadas. Si se producía alguna acción hostil de los árabes, los aviones lanzaban panfletos sobre sus asentamientos comunicando que éstos iban a ser bombardeados al cabo de unos días, a una hora determinada. Además de dar una oportunidad para que los poblados fuesen evacuados y se salvasen vidas humanas, estas advertencias servían para erradicar a las tribus y, digámoslo así, para controlar sus posibles bases logísticas.

Este método fue traspasado también a Palestina a mediados de los años veinte, donde el 14.º Squadron, recién equipado con los D.H.9A, obtuvo resultados muy satisfactorios en su lucha contra los hombres de Ibn Saud. Otros dos escuadrones desplegados en Oriente Medio recibieron el D.H.9A, el 47.º de Heluán en 1920 (esta unidad era un escuadrón estacionado en Egipto pero que enviaba destacamentos periódicos a Sudán) y el 45.º Squadron de Heliópolis en 1927 (en sustitución de los bombarderos de transporte Vickers Vernon).

En 1927, el 8.º Squadron fue transferido a Adén e inició el control en solitario del protectorado, siendo reequipado con Fairey IIIF al poco tiempo. El Westland Wapiti comenzó a remplazar a los D.H.9A destacados en ultramar a finales de los años veinte: en 1930 abandonaban Oriente Medio los últimos D.H.9A. Pero no acabó aquí su historia, pues muchos de estos aparatos se mantuvieron en servicio en Gran Bretaña en el seno de unidades de entrenamiento (se había desarrollado una versión biplaza de entrenamiento, que era utilizada por las escuelas de vuelo) y de establecimientos experimentales, como el de Farnborough. El D.H.9A había sido un auténtico comodín durante el decenio que siguió a la I Guerra Mundial, el instrumento con el que la RAF había desarrollado revolucionarios métodos de policía aérea y una pieza clave en la formación y primer desarrollo de la Fuerza Aérea Auxiliar.

Este modelo sirvió en cortas series en las fuerzas aéreas de la Commonwealth y los pocos ejemplares que fueron convertidos en transportes comerciales no tuvieron tanto éxito en ese papel como el D.H.4. Una versión de carreras, la D.H.9R, había aparecido en 1919 pero no era mejor que la correspondiente del D.H.4. Así y todo, este tipo estableció en noviembre de 1919 un récord de velocidad en circuito cerrado, volando a 240,48 km/h. Gran número de ejemplares se utilizaron en vuelos de investigación y desarrollo, probando las ranuras de borde de ataque concebidas por Handley Page, evaluando buen número de nuevas propuestas motrices y ensayando las prestaciones de nuevas hélices, trenes de aterrizaje y una larga serie de equipos auxiliares. Cuando el D.H.9A fue definitivamente dado de baja, sus alas pasaron a equipar a un buen número de aviones Westland Wapiti, algunos de los cuales seguían en servicio al estallar la II Guerra Mundial. Tanto el D.H.4 como el excelente D.H.9 fijaron una serie de pautas de capacidad, flexibilidad y diversidad que se convirtieron en obligadas piedras de toque para la mayoría de los diseñadores británicos.

Variantes de los Airco D.H.4 y D.H.9

D.H.4: dos prototipos y 1 449 aviones de producción, los segundos contruidos por las empresas Aircraft Manufacturing Company (Airco), F. W. Berwick & Co Ltd, Glendower Aircraft Co Ltd, Palladium Autocars Ltd, Vulcan Motor & Engineering Co, Waring & Gillow Ltd y Westland Aircraft Works; otros 15 aviones fueron contruidos, para el servicio aéreo del Ejército belga, por la compañía SABCA; de la cifra total de producción, 21 aparatos recibieron matrículas civiles en la posguerra (tres en Gran Bretaña, cuatro en Bélgica, dos en Australia y doce en Canadá); los motores utilizados en el D.H.4 fueron los RAF 3A de 200 hp, BHP de 230 hp, Siddeley Puma de 230 hp, Rolls-Royce Mk III de 250 hp, Rolls-Royce Mk IV de 250 hp, Fiat de 260 hp y Rolls-Royce Eagle VI de 275 hp; existieron asimismo 15 instalaciones de plantas motrices experimentales

D.H.4A: designación de los aviones con motor Liberty modificados para llevar dos pasajeros en una estrecha cabina cerrada, a popa de la carlinga abierta del piloto; se cree que cinco de esos aviones fueron utilizados por la RAF, en tanto que las conversiones civiles sumaron dos en Bélgica y siete en Gran Bretaña

D.H.4R: designación aplicada a un único avión especial de carreras, con el motor Napier Lion de 450 hp y los semiplanos inferiores de menor envergadura

DH-4: designación (con el guión) aplicada a los aparatos construidos en Estados Unidos; los pedidos totales sumaron 12 348 aviones, pero de éstos sólo se construyeron 4 846 (de los que solamente 200 se sirvieron a las unidades desplegadas en Francia antes del armisticio); el modelo básico norteamericano estaba propulsado por el motor Liberty de 420 hp, si bien se utilizaron otras versiones del Liberty para equipar los modelos que se reseñan más adelante; las compañías constructoras fueron Dayton-Wright Airplane Co (3 106 aviones), la Fisher Body Corporation (1 600) y la Standard Aircraft Corporation (140)

DH-4Amb-1: modelo ambulancia, con capacidad para una camilla

DH-4Amb-2: modelo ambulancia, con capacidad para dos camillas

DH-4rd: modelo con doble mando, con capacidad adicional de carburante

DH-4B: desarrollo muy modificado, con las posiciones del piloto y del depósito maestro de combustible intercambiadas, y con el fuselaje revestido en contrachapado

DH-4B-1: versión mejorada del DH-4B, con capacidad adicional de carburante

DH-4B-2: modelo revisado, con el sistema de combustible mejorado

DH-4B-3: versión con la capacidad de combustible muy incrementada

DH-4B-4: versión de aerolínea, con la capacidad normal de combustible

DH-4B-5: equivalente norteamericano del D.H.4A triplaza, con la cabina más pequeña

DH-4BD: DH-4B equipado para fumigar

DH-4BG: DH-4B equipado para el tendido de cortinas de humo

DH-4BK: versión del DH-4B para vuelo nocturno

DH-4BM: versión de transporte, con un compartimiento a popa del fuselaje

DH-4BM-1: versión de transporte con doble mando, derivada de la DH-4BM y con mayor cabida de carburante

DH-4BM-2: versión del DH-4BM-1 con capacidad de combustible incrementada

XDH-4BP: versión fotográfica experimental, con cámaras en la cabina delantera

DH-4BP-1: avión fotográfico

XDH-4BP-2: versión fotográfica experimental, con capacidad adicional de combustible y las alas del USD-9

DH-4BP-3: versión mejorada del DH-4BP-1

XDH-4BS: versión experimental del DH-4B, con motor sobrealimentado

DH-4BT: versión del DH-4B destinada al entrenamiento con doble mando

DH-4BW: bancada de prueba para el motor Wright-Hispano «H» de 300 hp

DH-4C: bancada de prueba para el motor Packard 1A-1237 de 350 hp

XDH-4L: avión de carreras mejorado aerodinámicamente, con mayor capacidad de carburante

DH-4M: desarrollo muy mejorado, con la estructura del fuselaje a base de tubos de acero

DH-4M-1: versión mejorada del DH-4M; 97 construidos por Boeing, de los que 30 fueron utilizados por el US Marine Corps con la designación **02B-1**

DH-4M-1K: DH-4M-1 equipado como remolcador de blancos

DH-4M-1T: versión del DH-4M-1 equipada para entrenamiento con doble mando; se produjeron 22 unidades mediante conversión de células ya existentes

DH-4M-2: versión del DH-4M-1 con mayor capacidad de combustible; 135 ejemplares construidos por la Atlantic Aircraft Corporation

DH-4M-2A: versión de aerolínea del DH-4M-2

DH-4M-2K: versión de remolque de blancos del DH-4M-2

DH-4M-2P: versión fotográfica del DH-4M-2

DH-4M-2S: versión sobrealimentada del DH-4M-2, con menor capacidad de combustible

DH-4M-2T: versión del DH-4M-2 equipada para entrenamiento con doble mando

Twin DH-4: designación dada a una versión bimotora desarrollada por LWF (Lowe, Willard y Fowler) en 1919 como avión postal; la envergadura creció hasta los 16,00 m y el peso máximo en despegue a 2 490 kg; la planta motriz constaba de dos motores lineales Hall-Scott L-6 de 200 hp que desarrollaban una velocidad máxima de 170 km/h; se instaló una unidad de cola bideriva y la producción sumó 20 aparatos para el Post Office y diez para el US Army

XCO-7: un único aparato de observación, construido por Boeing con las alas desarrolladas para el anfibio Loening COA-1

XCO-7A: un desarrollo del XCO-7, con el fuselaje del DH-4M-1 y las alas trapezoidales del Loening, estabilizadores agrandados y aterrizadores principales independientes y oleoneumáticos

XCO-7B: un desarrollo del XCO-7 con un motor Liberty invertido, producido por Boeing

XCO-8: una única conversión de un DH-4M-2 con alas del Loening

D.H.9: versión rediseñada del D.H.4, con las cabinas del piloto y del artillero situadas más próximas a fin de mejorar la capacidad táctica; la producción comprendió un prototipo (convertido de un D.H.4) y 3 204 aviones de serie, construidos por las empresas Aircraft Manufacturing Co, Alliance Aeroplane Co Ltd, F. W. Berwick & Co Ltd, Crossley Motors Ltd, Cubitt Ltd, Mann, Egerton & Co Ltd, NAF 1, NAF 2, Short Bros, Vulcan Motor & Engineering Co, Waring & Gillow Ltd, G & J Weir Ltd, Westland Aircraft Works y Whitehead Aircraft Co Ltd; otros ejemplares fueron construidos en Bélgica por SABCA (30 aviones) y en España por Hispano-Suiza (alrededor de 500); de Havilland exportó aviones a los Países Bajos, y entre los muchos aviones suministrados a distintas fuerzas aéreas se cuentan los aparatos redesignados **Mantis M'pala I y M'pala II** por las Fuerzas Aéreas de Sudáfrica tras ser remotorizados, respectivamente, con los Wolseley Viper de 200 hp, Bristol Jupiter VI de 450 hp y Bristol Jupiter VIII de 480 hp; se efectuaron siete instalaciones motrices experimentales en aviones británicos, pero las plantas motrices normalizadas fueron los Siddeley Puma de 230 hp, Fiat A-12 de 250 hp, Napier Lion de 430 hp y Liberty 12A de 435 hp; muchos D.H.9 recibieron matrículas civiles en varios países (34 en Gran Bretaña, nueve en Australia, cinco en Nueva Zelanda, seis en Bélgica, cuatro en la India y cuatro en Dinamarca)

D.H.9A: versión muy mejorada del D.H.9, diseñada en torno del motor Liberty, aunque los dos primeros de los tres prototipos llevaban el Rolls-Royce Eagle VIII de 375 hp; la producción totalizó 2 300 aviones, montados por Aircraft Manufacturing Co, Mann, Egerton & Co Ltd, Whitehead Aircraft Co Ltd, Vulcan Motors & Engineering Co, Westland Aircraft Works, F. W. Berwick & Co Ltd, Handley Page Ltd, Gloucester, Aircraft, Parnall Aircraft Co y de Havilland Aircraft Co Ltd; las conversiones civiles sumaron 13 británicas y 11 canadienses

D.H.9AJ: un único prototipo con el motor radial Bristol Jupiter VI de 465 hp y aterrizadores principales independientes

D.H.9B: designación aplicada a 20 aviones convertidos en Gran Bretaña en aviones comerciales de tres plazas, con dos asientos de pasaje

D.H.9C: designación de aviones modificados para llevar tres pasajeros (uno delante y dos detrás del piloto); estas conversiones civiles aparecieron en Gran Bretaña (13 aviones), Australia (tres) y España (tres)

D.H.9J: designación de aviones modernizados, producidos por conversión de ya existentes a finales de los años veinte; motor radial Armstrong Siddeley Jaguar III de 385 hp, ranuras automáticas Handley Page y varias modificaciones estructurales y de órganos de control; esta designación fue también asignada a los desarrollos M'pala sudafricanos; 14 de tales conversiones civiles tuvieron lugar en Gran Bretaña

D.H.9R: un único avión de carreras, con alas sesquiplanas y un motor Napier Lion II de 465 hp

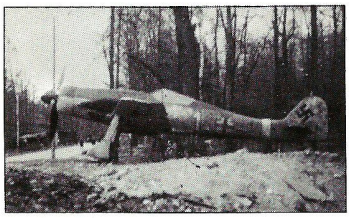
USD-9A: versiones estadounidenses del D.H.9, de las que sólo se completaron 13 ejemplares (nueve la Engineering Division de McCook Field y cuatro Dayton-Wright) de los 4 000 previstos

Cronología de la Aviación

1945

1 de enero

Con el nombre codificado de operación «Bondenplatte», la Luftwaffe lleva a cabo una última acción ofensiva de importancia para destruir el máximo número de aviones alidados en sus aeródromos. Alrededor de 800 cazas y cazabombarderos de todos los tipos, incluidos algunos a turborreacción, fueron utilizados en esta operación, en la que resultaron destruidos o dañados más de 280 aviones aliados; sin embargo, tal era por entonces el potencial aéreo aliado que esas bajas tuvieron una repercusión sólo marginal. Por el contrario, los alemanes tuvieron que admitir la pérdida de 204



El Focke-Wulf Fw 190D-9 fue utilizado por unidades de la Luftwaffe durante la operación «Bodenplatte», el día de Año Nuevo de 1945. Muchos aviones habían sido retirados del frente del Este para participar en esta acción, organizada contra los aeródromos aliados. La Fw 190D-9 fue la primera variante de morro largo del Fw 190.

aparatos, lo que era un auténtico desastre.

2 de enero

La isla de Akyab, al largo de las costas de Birmania, cae por fin en manos de los Aliados. Cuando seis cazas japoneses intentaron una acción de respuesta a la acción aliada, cinco de ellos fueron abatidos por aviones Supermarine Spitfire.

4 y 5 de enero

En esas dos fechas, las fuerzas aéreas de Argentina y Yugoslavia adoptan las denominaciones que siguen llevando en la actualidad: respectivamente, Fuerza Aérea Argentina y Jugoslovensko Ratno Vazduhoplovstvo.

5 de enero

La 10.ª Fuerza Aérea de la USAAF da por terminada la operación «Grubworm», uno de los mayores puentes aéreos de la guerra. Esta acción, que duró un mes, supuso la ejecución de 1 328 salidas a cargo de los escuadrones del Mando de Transporte Aéreo de la USAAF, en las que se trasladaron más de 25 000 soldados chinos, equipo y suministros a Chanyi, Kunming, Luliang y Yunnan. Esta operación se efectuó con la pérdida de sólo tres aviones.

Febrero

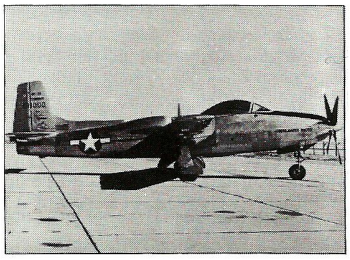
Las unidades japonesas de defensa metropolitana comienzan a contrarrestar la ventaja cualitativa estadounidense en lo tocante a aviones de caza: el nuevo Kawanishi N1K1-J («George» para los Aliados) demuestra que es capaz de enfrentarse en términos más que paritarios con los Grumman F6F Hellcat y Vought F4U Corsair de la US Navy. En el transcurso de ese mes, un solitario N1K2, perteneciente al 343.º Kokutai naval y pilotado por el oficial asimilado Kinsuke Muto, se enfrenta a una docena de Hellcat, derriba a cuatro de ellos y fuerza a los restantes a romper el contacto. Desgraciadamente para las armas japonesas, la producción de este excelente caza fue severamente limitada por la campaña de bombardeo estratégico de la USAAF.

5 de febrero

Ansett Airways reasume sus operaciones comerciales, volando desde su base de Melbourne, Australia.

7 de febrero

Realiza su primer vuelo, propulsado por un motor Packard Merlin, el prototipo Consolidated Vultee XP-81. El 21 de diciembre llevaría a cabo su vuelo inaugural con una planta motriz mixta, integrada por un turborreactor en la sección trasera del fuselaje y un turbohélice instalado en el morro.



El Consolidated Vultee XP-81 realizó su vuelo inaugural el 7 de febrero de 1945. La foto fue tomada el mes de diciembre, cuando el avión llevaba ya la planta motriz mixta (foto Bruce Robertson).

13-14 de febrero

La RAF y la USAAF llevan a cabo violentas incursiones contra la antigua ciudad alemana de Dresde, amparándose en que era un importante núcleo de comunicaciones alemanas.

16-17 de febrero

Las primeras incursiones de la US Navy contra Tokio y su cinturón industrial tienen lugar con malas condiciones meteorológicas, una vez que la Task Force 58 de la US Navy, al mando del vicealmirante Marc Mitscher, hubo penetrado en aguas jurisdiccionales japonesas. Los dos días de operaciones fueron el preludio de la invasión de Iwo Jima, el 19 de febrero, y los ataques contra Okinawa.

21 de febrero

El prototipo del cazabombardero embarcado Hawker Sea Fury (con el numeral SR661) lleva a término su primer vuelo. Los aviones de serie no entrarían en servicio hasta 1947 y el Sea Fury se convertiría en el último caza con motor de émbolo puesto en operación por el Arma Aérea de la Flota británica.

25 de febrero

El mariscal del aire neozelandés sir Keith Park, uno de los más destacados

La masacre de Dresde: 13-14 de febrero de 1945

Cuando, en junio de 1944, la invasión aliada de Europa comenzó a tomar cuerpo, el Ejército y la Luftwaffe alemanas se vieron obligadas a combatir cerca de las fronteras de su país y sus sistemas de alerta temprana perdieron validez, también las estaciones de los radares G-H y Oboe aliadas pudieron emplazarse más cerca de sus objetivos. La disponibilidad de tales ayudas a la navegación dio al Mando de Bombardeo de la RAF la oportunidad de efectuar ataques muy precisos contra objetivos lejanos. Esta situación desembocó, además de en ataques contra varios objetivos hasta entonces inalcanzables, a una incursión sobre la ciudad alemana de Dresde en la noche del 13 al 14 de febrero de 1945.

Dresde era, de hecho, una ciudad histórica que difícilmente podía considerarse un objetivo en el marco de la campaña de bombardeo estratégico de la RAF y la USAAF, pero quienes ordenaron el ataque pensaban de una forma muy distinta. Era, como más tarde se explicó, un centro de comunicaciones para las fuerzas empeñadas en el frente del Este. La RAF afirmó que el bombardeo de Dresde se ejecutó a fin de facilitar el avance de las fuerzas soviéticas hacia Berlín.

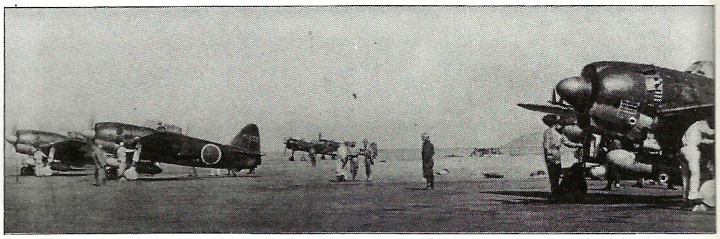
Más de 800 bombarderos fueron enviados por el Mando de Bombardeo en dos oleadas; éstas, prácticamente idénticas en número, volaban con un intervalo de unas tres horas. En el breve lapso de sólo 25 minutos, entre las 22,00 y las 22,25 del 13 de febrero, se efectuó el primer ataque; la duración del segundo fue algo superior, de las 01,22 a las 01,54 del 14 de febrero. Cuando las tripulaciones del RAF emprendieron el camino de regreso dejaron tras de sí una ciudad devastada pero, al igual que en los primeros raids sobre Hamburgo, la virulencia del ataque y su ritmo de ejecución se habían combinado con circunstancias naturales hasta formar una tormenta de fuego de terroríficas proporciones. En tales condiciones, el aire fluye hacia los incendios principales para, al igual que el fuelle de una forja, proporcionar oxígeno para que se mantenga el fuego. El aire caliente sube y el frío desciende, incrementándose la velocidad del proceso a medida que ganan en violencia los incendios, llegándose a extremos en que las temperaturas son tales que materiales secos como la madera sufren una combustión instantánea. En una situación semejante, son frecuentes las muertes por hipertermia; quienes fueron sorprendidos en plena calle por la tormenta de fuego, fueron simplemente derribados por la oleada térmica y, casi instantáneamente, reducidos a cenizas.

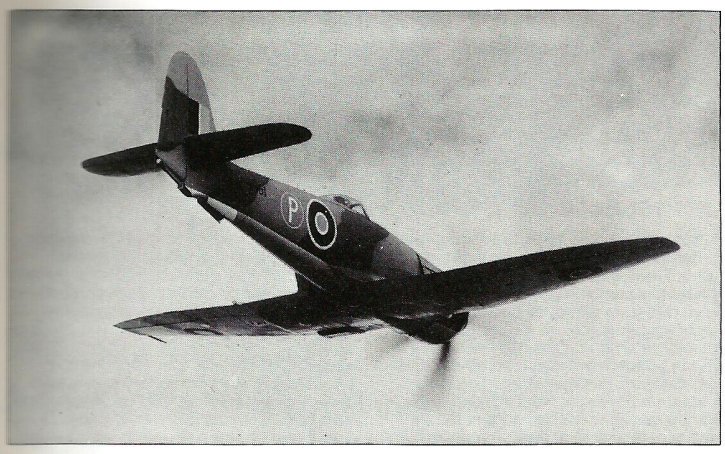
Contra ese holocausto los bombarderos pesados de la USAAF efectuaron además dos incursiones diurnas, la primera entre las 12,15 y las 12,25 del día 14 de febrero y la segunda al día siguiente. Ese objetivo había dejado de existir como tal: los informes más optimistas hablaban de una destrucción total de 15 km^2. Antes del ataque, los 630 000 habitantes de Dresde se habían visto invadidos por miles de refugiados, fugitivos ante el avance soviético. Las primeras estimaciones cifraron las víctimas entre 120 y 150 000, aunque en posguerra esta cantidad llegó a incrementarse hasta los 250 000. Las cifras que se dan en la actualidad, recogidas por las guías turísticas, hablan sólo de 35 000.

Esta incursión sirvió para dar argumentos a los detractores del mariscal del aire Harris, acusándole de ser su responsable directo; Harris, por el contrario, se exculpó basándose en que el ataque había sido ordenado «por gentes mucho más importantes que yo». En cualquier caso, la masacre de Dresde figurará en las páginas negras y más indignas de la historia, de obligada lectura para las generaciones venideras.

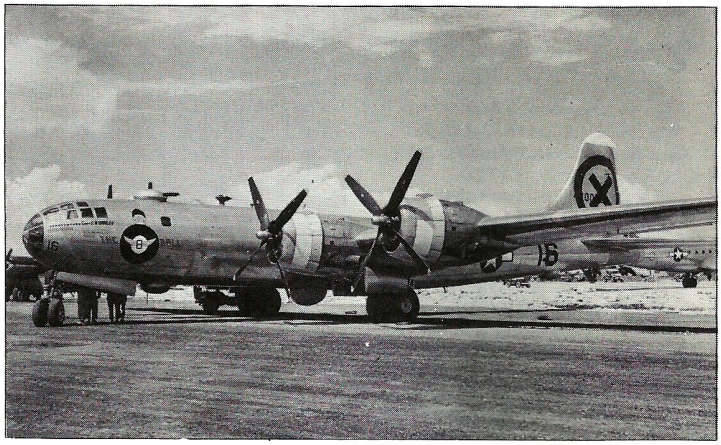
El Avro Lancaster fue la espina dorsal del Mando de Bombardeo de la RAF durante la segunda mitad de la II Guerra Mundial. La mayoría de los bombarderos que atacaron Dresde en febrero de 1945 eran Lancaster (foto RAF Museum of Aerospace).

El Kawanishi N1K1-J, «George» para los Aliados, fue uno de los mejores cazas japoneses de la guerra, aunque su tren de aterrizaje era propenso a la rotura.

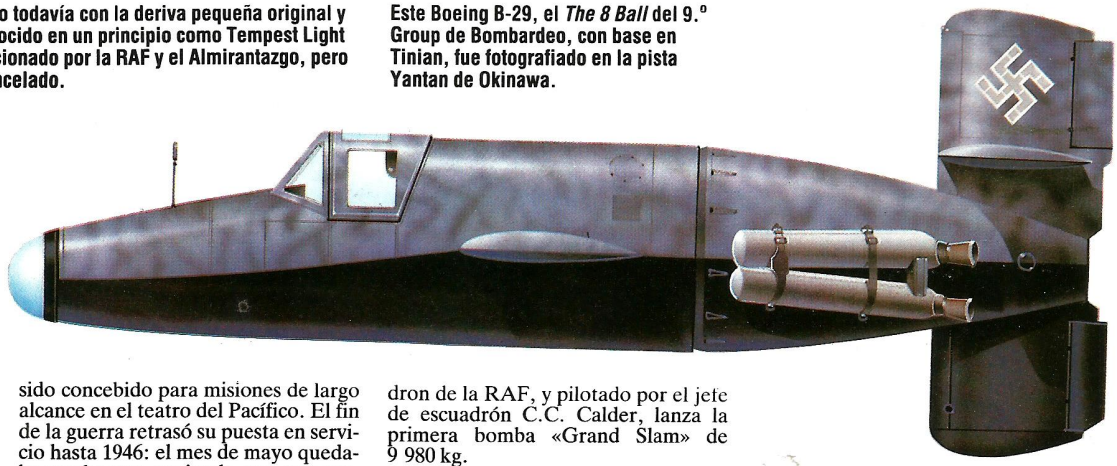




El SR661, prototipo del Sea Fury, equipado todavía con la deriva pequeña original y con el gancho de apontaje más corto. Conocido en un principio como Tempest Light Fighter (Centaurus), este avión fue seleccionado por la RAF y el Almirantazgo, pero el pedido de la primera fue finalmente cancelado.



Este Boeing B-29, el *The 8 Ball* del 9.º Group de Bombardeo, con base en Tinian, fue fotografiado en la pista Yantan de Okinawa.



Derecha: el Bachem Ba 349 Natter fue uno de los muchos proyectos alemanes ideados contra la ofensiva de bombardeo aliado. El piloto de pruebas de este modelo, Lothar Siebert, se mató durante el primer lanzamiento tripulado, el 28 de febrero.

comandantes de fuerzas aéreas de la II Guerra Mundial, es nombrado comandante en jefe del Mando Aéreo del Sudeste Asiático.

28 de febrero

El piloto de pruebas Lothar Siebert muere en el curso de la primera evaluación en vuelo pilotada del interceptador cohete alemán Bachem Ba 349 Natter.

28 de febrero

Es entregado al Establecimiento Experimental de Aeroplanos y Armamento de Boscombe Down (Gran Bretaña) el primer caza monoplaza bimotor de Havilland Hornet. Las primeras entregas a la RAF tuvieron lugar en abril de 1945, pero el Hornet, probablemente el mejor caza con motor de émbolo de la RAF, había sido concebido para misiones de largo alcance en el teatro del Pacífico. El fin de la guerra retrasó su puesta en servicio hasta 1946: el mes de mayo quedaba totalmente equipado con este modelo el 64.º Squadron de St Faith (Gran Bretaña).

4 de marzo

La 20.ª Fuerza de la USAAF utiliza 192 Boeing B-29 contra Japón, 179 de los cuales alcanzaron sus objetivos primarios o secundarios en el que fue el último ataque a alta cota contra la industria aeronáutica enemiga. Las incursiones subsiguientes se realizaron a baja cota. Una de las Superfortalezas aterrizó en emergencia en Iwo Jima.

9-10 de marzo

Más de 300 cuatrimotores B-29 Superfortress son enviados contra Tokio. Este ataque a baja cota y realizado con bombas incendiarias sirvió a la USAAF para comprobar la eficacia de la nueva política de bombardeo a baja altura.

14 de marzo

Un Avro Lancaster del 617.º Squadron de la RAF, y pilotado por el jefe de escuadrón C.C. Calder, lanza la primera bomba «Grand Slam» de 9 980 kg.

17-18 de marzo

Tras los satisfactorios resultados de la primera incursión con bombas incendiarias sobre Tokio, la USAAF adopta este tipo de ataques como norma en su campaña de destrucción de los centros industriales japoneses.

18 de marzo

En Europa, la 8.ª Fuerza Aérea de la USAAF lleva a cabo su mayor incursión diurna contra Berlín, en la que participa una formidable formación de 1 250 bombarderos cuatrimotores.

20 de marzo

Mandalay cae en manos del 14.º Ejército británico gracias a una violenta campaña de bombardeo que consigue abrir hasta 26 brechas en los muros del imponente Fort Dufferin, punto clave de las defensas de la ciudad.

20-21 de marzo

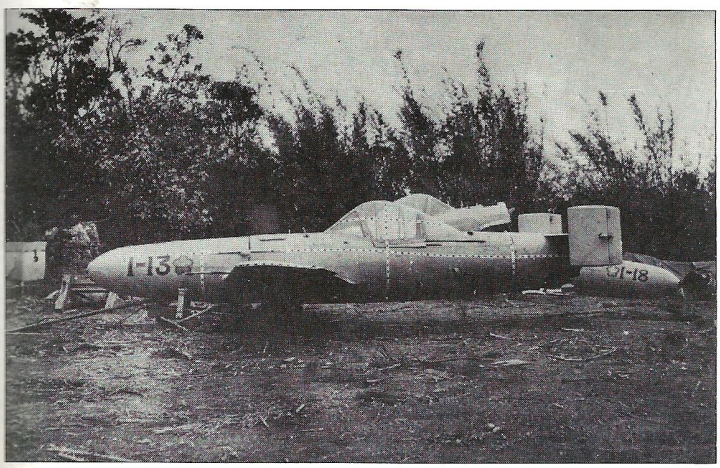
Aviones de la Luftwaffe llevan a término la última incursión contra Gran Bretaña. Una semana más tarde, el 27 de marzo, cae en suelo británico el último cohete balístico V-2 y, dos días después, la última bomba volante V-1.

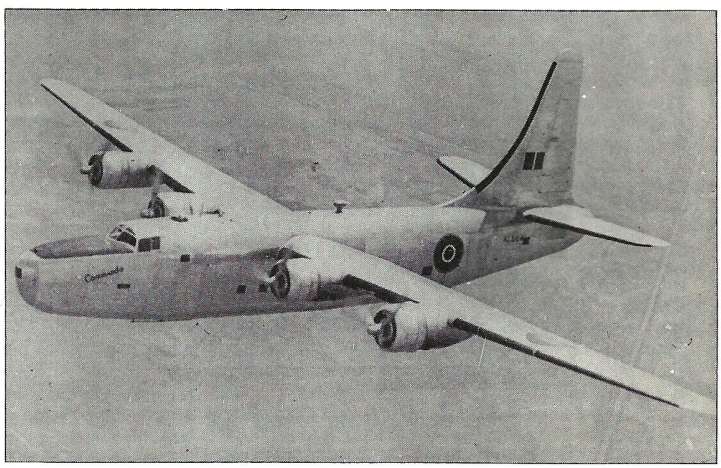
21 de marzo

Es utilizado en acción por vez primera el avión cohete suicida japonés Yokosuka MXY7 Okha (flor de cerezo). Su primer éxito se registró el 1 de abril,

El Yokosuka MXY7 Ohka era un arma pilotada suicida, propulsada por tres cohetes en la cola. Este ingenio era usualmente utilizado desde un bombardero Mitsubishi G4M «Betty» y tuvo muy poco éxito; uno de sus principales logros fue, el 1 de abril, los daños infligidos al acorazado USS *West Virginia*.

El Consolidated Liberator C.Mk IX *Commando* fue originalmente un LB-30 estándar, pero fue modificado con un fuselaje más largo y una unidad de cola monoderiva. Remplazado como transporte personal de Churchill por un Avro York, el *Commando* se perdió el 27 de marzo de 1945 (foto Bruce Robertson).





en que consiguió inflingir graves daños al acorazado USS *West Virginia,* pero el primer buque hundido por un Okha, el 12 de abril, fue el destructor USS *Mannert L. Abele.*

21-24 de marzo

Como preparación para los cruces del Rin, las fuerzas aéreas aliadas en Europa llevan a términos ataques de saturación contra la Luftwaffe y sus bases. Esta operación, culminada con éxito y combinada con la endémica falta de combustible por parte de los alemanes, eliminó a la Luftwaffe como fuerza aérea con capacidad de combate.

23-24 de marzo

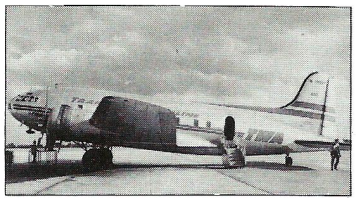
Las fuerzas aliadas inician el cruce del Rin a gran escala. En el marco de la operación «Varsity», la 9.ª Fuerza Aérea de la USAAF y los Groups n.os 38 y 46 de la RAF utilizan un total de 2 000 aviones de transporte y planeadores para trasladar a la 17.ª División Aerotransportada de EE UU y a la 6.ª de Gran Bretaña al noroeste de Wesel.

27 de marzo

El cohete V-2 alemán que hizo explosión en Orpintong (condado de Kent) fue el último de los 1 115 lanzados contra Gran Bretaña. En total, estas armas habían dado muerte a 2 855 civiles.

29 de marzo

La última bomba volante alemana V-1 que cruzó las costas británicas fue abatida cerca de Sittingbourne (condado de Kent). De las 9 200 V-1 lanzadas contra Gran Bretaña, unas 6 000 llegaron a sobrevolar el territorio británico y 3 957 de ellas fueron destruidas.



Un Boeing Modelo 307 Stratoliner de TWA. Cinco aparatos de este tipo pertenecientes a esa compañía fueron transferidos a la USAAF en 1941 y se devolvieron, con alas de B-17 y nuevos motores, el 1 de abril de 1945.

31 de marzo

Concluye de forma oficial el Plan de Entrenamiento Aéreo de la Commonwealth, del que han salido un total de 137 739 tripulantes, 54 098 de los cuales han sido pilotos.

1 de abril

Tropas de asalto anfibio desembarcan en Okinawa, dando comienzo la que será la última invasión de una isla durante la guerra del Pacífico. La Task Force 58, con 16 portaviones, operará en un área de 155 km^2 durante los tres meses siguientes. Destinados a la defensa de la flota y al apoyo cercano de las tropas desembarcadas, los pilotos de caza embarcados tuvieron que enfrentarse a continuos ataques convencionales y *kamikaze* contra la *task force* pero resultaron alcanzados nueve portaviones rápidos.

1 de abril

TWA reemprende sus rutas interiores con la flota de aviones Boeing Modelo 307 Stratoliner, que había sido transferida a las autoridades militares el 24 de diciembre de 1941. Desmovilizados en 1944, los cinco aviones fueron reconstruidos por Boeing con las alas y los empenajes verticales del B-17, con el sistema de presionización eliminado y con los motores GR-1820 de 900 hp originales remplazados por los Wright GR-1820-G666 Cyclone de 1 200 hp.

1 de abril

A medida que el 14.º Ejército británico se reagrupaba en Birmania tras la toma de Mandalay, comenzaron los trabajos de mejora de los aeródromos cercanos, a fin de facilitar las operaciones de los aviones de transporte. Los tres cuerpos del 14.º Ejército, que totalizaban unos 356 000 hombres, fueron abastecidos continuamente por los 17 escuadrones de la Task Force de Transporte Anglo-Americana, que comprendía tres escuadrones de aviones Dakota de la RAF.

7 de abril

Unos 280 Boeing B-29 atacan varios objetivos japoneses, escoltados por vez primera por cazas de largo alcance. Se trataba de 91 North American P-51D Mustang del VII Mando de Caza, que reclamaron el derribo de 21 cazas enemigos.

7 de abril

La última operación de importancia realizada con aviones Messerschmitt Bf 109 corrió a cargo de una unidad especial, el Rammkommando Elbe, que había sido constituido con el fin de destruir a los bombarderos pesados de la USAAF mediante el sistema de la embestida. Pilotados casi exclusivamente por alumnos de las escuelas de caza, 120 Bf 109G fueron enviados contra una gran formación de bombarderos norteamericanos.

Kamikaze: 1945

Para los Aliados, la palabra japonesa *kamikaze* sólo tenía un significado: un avión cargado de bombas que se precipitaba desde el cielo en un acto de sacrificio, con su piloto apuntando el avión hacia el objetivo y autoinmolándose para destruir un objetivo vital. Para los japoneses, *kamikaze* era el Viento Divino que, en la primavera, hace caer los pétalos de la flor del cerezo; cada una de ellos cae a tierra como expresión del fin de la vida y anuncio de la belleza que florecerá la primavera siguiente. Pero en 1944-45, cuando el potencial militar aliado comenzó a empujar a los japoneses hacia la propia metrópoli, la palabra *kamikaze* se asoció con el *Bushido,* el código de honor de los guerreros. Al igual que las leyes de caballería de la Europa medieval, el *Bushido* era muy antiguo pero todavía más complejo; requería la más incuestionable obediencia a las órdenes del emperador, asegurando que una muerte gloriosa a su servicio redundaría favorablemente en el más allá.

A partir de actos desesperados de coraje individual, en que un piloto malherido podía estrellarse deliberadamente con su Cero contra las superestructuras de un destructor, se formaron los *Kamikaze Tokubetsu Kogekitai* o escuadrones de ataque especial *kamikaze.* Los Mitsubishi A6M utilizados en principio estaban pilotados por voluntarios, la mayoría de ellos jóvenes y comparativamente poco entrenados que, de acuerdo con las fuentes japonesas, aceptaban de buen grado una autoinmolación violenta y gloriosa.

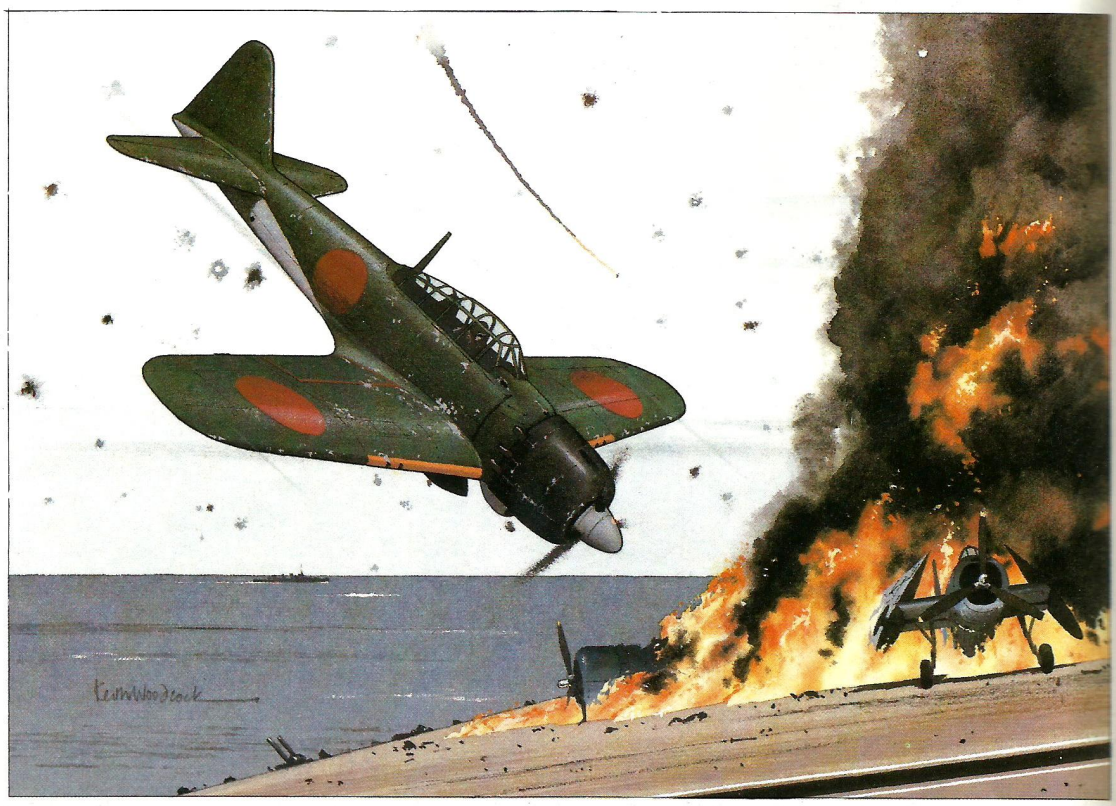
Hacia finales de 1944, la batalla del golfo de Leyte había reducido a la Marina japonesa a la práctica impotencia; a partir de ese momento, el cometido de los *kamikaze* se trocó en más vital, ayudado por la disponibilidad de gran número de aviones obsoletos a los que se consideraba lo suficientemente aptos para realizar misiones únicas y sin retorno. La importancia de esta solución dio pie a la aparición de un modelo diseñado expresamente, el avión cohete Yokosuka MXY7 Ohka, o «Baka» para los Aliados; sin embargo, se utilizaron comparativamente pocos aparatos de este tipo.

El mayor ataque *kamikaze,* con alrededor de 400 aviones, se produjo el 6 de abril de 1945, diez días después de los desembarcos del 10.º Ejército de EE UU en Okinawa. Lanzado para eliminar el potencial naval aliado que había desembarcado a las tropas y las estaba apoyando, el ataque fue planeado para que coincidiese con un gran esfuerzo efectuado por los defensores de la isla para expulsar al 10.º Ejército. Fue una visión casi apocalíptica la aparición de la formación *kamikaze* al alba del 6 de abril de 1945, que fue devastada por los cazas de defensa y la antiaérea de los buques. Día tras día, los japoneses insistieron hasta desangrarse y tener que suspender su ofensiva.

Estudios realizados en posguerra revelaron que, de haber continuado los japoneses con sus ataques masivos durante otros cinco días, probablemente los norteamericanos se habrían visto forzados a retirarse de Okinawa. Cabe preguntarse cuánto tiempo podrían haber aguantado los japoneses un ritmo semejante de pérdidas, entre 500 y 1 000 aviones y pilotos diarios.

Abajo: un piloto *kamikaze* saluda mientras recibe sus órdenes. Inicialmente, las misiones *kamikaze* corrieron a cargo de unidades especiales, equipadas con cazas A6M (foto US Navy).

Derecha: un Mitsubishi A6M Cero se precipita contra la cubierta en llamas de un portaviones norteamericano. Los portaviones de la US Navy, con sus cubiertas de madera, eran más vulnerables a los ataques *kamikaze* que los buques británicos.



7 de abril
El acorazado japonés *Yamato,* un crucero y cuatro de los ocho destructores que intentaron detener la ofensiva estadounidense contra Okinawa fueron hundidos por los aviones embarcados de la US Navy.

9-10 de abril
El acorazodo alemán *Admiral Scheer* es puesto fuera de combate en el puerto de Kiel como resultado de una incursión de bombardros pesados del Mando de Bombardeo de la RAF.

10 de abril
La última salida de la Luftwaffe sobre Gran Bretaña fue ejecutada por un avión de reconocimiento Arado Ar 234B-1 Blit, que había despegado de Noruega.

15 de abril
La 15.ª Fuerza Aérea de la USAAF, desplegada en Italia, lleva a cabo su máximo esfuerzo de la guerra en el curso de diferentes misiones. Un total de 830 bombarderos pesados, con una escolta de 145 cazas Lockheed P-38 Lightning, son enviados contra los núcleos de resistencia alemanes al norte de Bolonia. Otra incursión de importancia, compuesta por más de 300 bombarderos escoltados por 190 cazas North American P-51 Mustang, se ejecuta contra puentes y objetivos industriales en Ponte di Piave, Casarsa della Delizia y Ghedi, en tanto que varias formaciones de cazabombarderos se dedican a la interdicción sobre las comunicaciones enemigas en otras áreas.

23 de abril
El único misil de guía automática utilizado en la II Guerra Mundial es puesto en servicio operacional cuando aviones PB4Y Liberator del Squadron VPB-109 de la US Navy lanzaron dos misiles Bat contra la navegación japonesa en el puerto de Balikpapan, en Borneo. El Bat era el resultado de los esfuerzos de la US Navy por desarrollar un arma autopropulsada que permitiese a los aviones de bombardeo operar más allá del alcance de las defensas antiaéreas de sus objetivos.

25 de abril
Unos 275 Boeing B-17, escoltados por cuatro grupos de cazas North American P-51 Mustang, atacan la factoría de armas de Pilsen-Skoda, en Checoslovaquia. Esta fue la última misión de bombardeo pesado efectuada por la 8.ª Fuerza Aérea de la USAAF contra objetivos industriales, en un momento en que la guerra en Europa estaba ya tocando a su fin.

26 de abril
El general Ritter von Greim se traslada a Berlín en un Fieseler Fi 156 Storch pilotado por Hanna Reitsch. Una vez en la capital alemana, von Greim recibió de Hitler el mando de la Luftwaffe en sustitución de Hermann Goering, caído en desgracia.

28 de abril
El *duce* de Italia, Benito Mussolini, que había sido capturado el día anterior en Dongo (cerca del lago Como), es ejecutado por partisanos comunistas italianos.

29 de abril
Los enviados alemanes firman la rendición incondicional y concluye la II Guerra Mundial en Italia.

30 de abril
En el *bunker* situado en los sótanos de la Cancillería alemana en Berlín se suicida Adolf Hitler y su amante, Eva Braun, a la que había desposado el día anterior.

Esta formación de Boeing B-17G Flying Fortress pertenece al 91.º Group de Bombardeo de la USAAF (*The Ragged Irregulars*), que estuvo basado en Bassingbourn (Gran Bretaña). Este grupo efectuó su última misión el 25 de abril de 1945 y sus artilleros reclamaron el derribo de más aviones enemigos que cualquier otra unidad de bombardeo de la 8.ª Fuerza Aérea.

Mayo de 1945
A causa de la devastación propia de la guerra, la población civil neerlandesa había quedado en un estado muy precario en lo tocante a alimentos, ropa y medicamentos. Para remediar esa situación se echa mano de la RAF, cuyos bombarderos pesados lanzaron 6 700 toneladas de abastecimientos sobre las ciudades neerlandesas de Rotterdam y La Haya, entre otras.

Mayo de 1945
Durante algún tiempo tras la rendición alemana del 7 de mayo, los Consolidated Catalina y Short Sunderland del Mando Costero de la RAF siguieron efectuando patrullas antisubmarinas sobre el Atlántico Norte y el mar del Norte, en busca de todos aquellos *U-boote* que no habían recibido la orden de cesar las hostilidades o cuyos comandantes no querían aceptar la derrota de su país.

7 de mayo
Termina la II Guerra Mundial en Europa en la medianoche del 7 de mayo, tras la ratificación en Berlín de los documentos de la rendición incondicional de Alemania, firmados durante el día en el cuartel general de Eisenhower. Continúa la guerra contra Japón y se hace público que los ataques de la Luftwaffe contra Gran Bretaña habían causado la muerte a 60 595 civiles y heridas de gravedad a otros 86 182.

14 de mayo
El mariscal del aire sir James Robb es nombrado comandante en jefe del Mando de Caza de la RAF. Su principal cometido debía ser la puesta en servicio de forma generalizada de los nuevos aviones de reacción pero, en realidad, Robb sólo estuvo al mando de la caza británica durante dos años, la mayor parte de los cuales sirvieron para reorganizar el esfuerzo de posguerra de las defensas de caza de Gran Bretaña

22 de mayo
Aunque la ofensiva japonesa de los globos de bombardeo «Fu-Go» contra Estados Unidos había comenzado en noviembre de 1944, no fue hasta el 22 de mayo de 1945 que se hizo pública su existencia. Este retraso obedecía a un intento de las autoridades estadounidenses de que no cundiera el pánico entre la población civil; además, este mutismo sirvió para que los japoneses, creyendo que el nulo eco de su campaña respondía a la ineficacia del sistema, disminuyesen el ritmo de las operaciones de este tipo, llegando incluso a suspenderlas.

23 de mayo
La mayor operación efectuada durante la II Guerra Mundial por los Boeing B-29 supuso el envío de 562 cuatrimotores desde las Marianas contra el cinturón industrial de Tokio. Quinientos veintidós bombarderos atacaron sus objetivos.

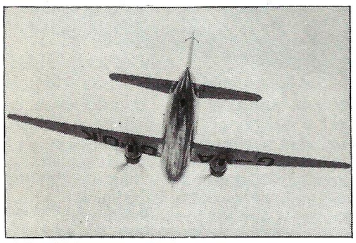
Boeing B-29 del 29.º Group de Bombardeo de la 314.ª Ala fotografiados en Guam el 23 de mayo de 1945. Aviones como éstos fueron los principales responsables de la derrota japonesa (foto US Air Force).

26 de mayo
Tras la rendición de Alemania, aterriza en las islas del Canal de la Mancha el primer de Havilland D.H.89 de Jersey/Guernsey Airways.

29 de mayo
Los elementos avanzados del 509.° Group Mixto de la USAAF llegan a las islas Marianas. Esta unidad había recibido un entrenamiento especial para el lanzamiento de bombas atómicas.

31 de mayo
Qantas y British Overseas Airways Corporation (BOAC) inauguran un servicio conjunto semanal entre Hurn y Sydney. Efectuado por un Avro Lancastrian, el primer vuelo corrió a cargo del comandante E. Palmer, vía Lydda, Karachi, Ceilán y Learmonth.

11 de junio
Los Boeing B-29 Superfortress del 393.° Squadron de Bombardeo Super-

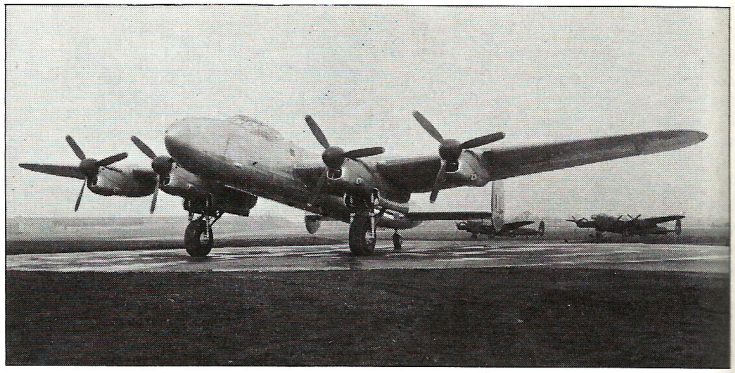


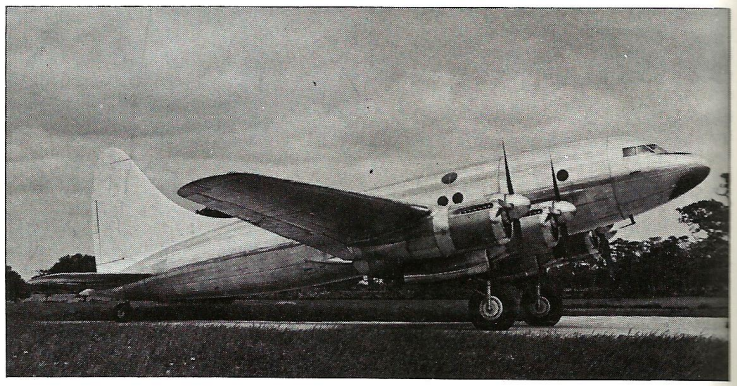
El prototipo Vickers Viking, que realizó su vuelo inaugural en Wisley (Gran Bretaña) el 22 de junio de 1945. Este avión fue el primer aparato comercial británico puesto en servicio regular en la posguerra y evolucionó en el transporte Valetta y en el avión de entrenamiento Varsity, ambos empleados por la RAF.

pesado, por entonces la única unidad de combate del 509.° Group Mixto de la USAAF, llegan a las islas Marianas.

14 de junio
Dos pilotos de pruebas de Avro, Orrell y Thorn, llevan a cabo el primer vuelo del prototipo Avro Tipo 688 Tudor I, concebido como avión comercial transatlántico. Desarrollado en respuesta a la Especificación 29/43 del Ministerio del Aire británico, emitida en marzo de 1944, el diseño ogirinal era básicamente un desarrollo presionizado del bombardero Avro Lincoln, pero los dos primeros prototipos, encargados en setiembre de 1944, llevaban ya un nuevo fuselaje de sección circular.

El prototipo Avro Lancastrian era una conversión del bombardero Lancaster para usos civiles. No tan apto como el extensamente modificado Avro York, el Lancastrian, sin embargo, tuvo un papel importante en la expansión de la aviación comercial británica de posguerra, inaugurando muchas nuevas rutas (foto Bruce Robertson).





El Avro Tipo 688 Tudor Mk I antes de recibir la matrícula civil G-AGPF. El Tudor, que realizó su primer vuelo el 14 de junio de 1945, había sido concebido como transporte transatlántico y casaba las alas y los motores del Avro Lincoln con un nuevo fuselaje, de sección circular y presionizado.

16 de junio
Las tareas de investigación y evaluación aeronáuticas de la US Navy se centralizan en la base operacional de Patuxent River (Maryland). La mayoría de los vuelos de prueba de aviones navales tendrán lugar en esas instalaciones, bajo el control administrativo del Centro de Evaluaciones Aeronavales.

22 de junio
Un piloto de pruebas de Vickers-Armstrongs, J. («Mutt») Summers, realiza el vuelo inaugural del prototipo Tipo 491 Viking (G-AGOK) en Wisley, Gran Bretaña. Primer avión comercial de posguerra puesto en servicio regular, este modelo de 21 plazas utilizaba las alas, góndolas motrices y tren de aterrizaje del bombardero Wellington, combinados con un nuevo fuselaje de revestimiento resistente. El Viking se convirtió en el núcleo de la flota de British European Airways (BEA) hasta 1953.

25 de junio
Se constituye en Estados Unidos la aerolínea National Skyway Freight Corporation, equipada con una flota de aviones de acero inoxidable Budd RB-1 Conestoga. La primera mercancía contratada por la compañía, un cargamento de uva, fue transportada de California a Georgia el mes de julio. En febrero de 1947, la aerolínea cambió su denominación por la de The Flying Tiger Line Inc y acabaría convirtiéndose en la mayor compañía mundial especializada en el transporte de carga.

30 de junio
El mariscal del aire sir Leonard Slatter es nombrado comandante en jefe del Mando Costero de la RAF.

Julio
La 1.ª Flotilla de Submarinos japonesa zarpa con los sumergibles *I-400* e *I-401* (cada uno con tres hidroaviones de bombardeo Aichi M6A1) y con los *I-13* e *I-14* (cada uno con dos M6A1). Esta flotilla tenía como misión el ataque contra el fondeadero norteamericano en el atolón de Ulithi, pero la acción no se pudo realizar antes del cese de las hostilidades. Los planes de ataque de las esclusas del canal de Panamá se habían abandonado tiempo atrás.

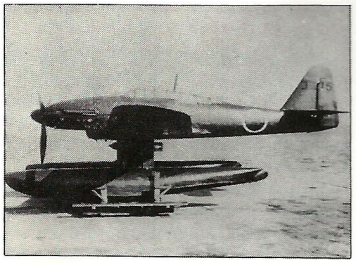
2 de julio
La efectividad de las incursiones incendiarias a baja cota de la 20.ª Fuerza Aérea de la USAAF queda refrendada por la masiva evacuación de los habitantes de Tokio.

5 de julio
En Estados Unidos, la Civil Aeronautics Board (CAB) autoriza que las compañías American Overseas Airlines, Pan American y TWA puedan llevar a cabo servicios transatlánticos.

13-14 de julio
Que la guerra en Europa había concluido a todos los efectos se refleja en la disolución del Cuartel General Supremo de la Fuerza Expedicionaria Aliada, que hasta entonces había tenido su sede en Bushy Park, en el condado de Middlesex (Gran Bretaña).

Derecha: el Budd RB-1 Conestoga fue un transporte de carga y personal que, construido de acero inoxidable, fue encargado en grandes cantidades por la US Navy y la USAAF.

Abajo: el Aichi M6A1 Bombardero Especial de la Marina Seiran fue encargado como dotación de los submarinos de la clase «I-400». Este avión podía ser extraído de su hangar y montado en sólo siete minutos.



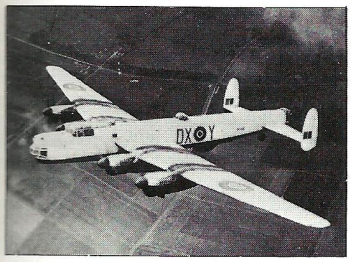
15 de julio
La 2.ª Fuerza Aérea Táctica de la RAF es reconstituida como British Air Forces of Occupation (en Alemania). El mariscal del aire sir Sholto Douglas es puesto al frente de la nueva organización.

16 de julio
En Alamogordo (Nuevo México) detona con éxito la primera bomba atómica, con carácter experimental, de la historia.

20 de julio
El primer misil superficie-aire de la US Navy es evaluado satisfactoriamente en el Laboratorio de Física Aplicada de Baltimore. Conocida como Little Joe, esta arma propulsada por cohete había sido desarrollada en el marco de un programa de emergencia iniciado el 10 de mayo de 1945 y quería ser una contramedida contra la acción de los aviones suicidas japoneses Yokosuka MXY7 Ohka.

20 de julio
El 393.º Squadron de Bombardeo Superpesado del 509.º Group Mixto de la USAAF inicia una serie de misiones convencionales de bombardeo a fin de familiarizarse con las condiciones operacionales sobre las ciudades japonesas.

25 de julio
El general Carl Spaatz recibe las instrucciones necesarias para preparar la utilización de una bomba atómica operacional, a cargo del 509.º Group Mixto, en la primera ocasión favorable a partir del 3 de agosto de 1945.



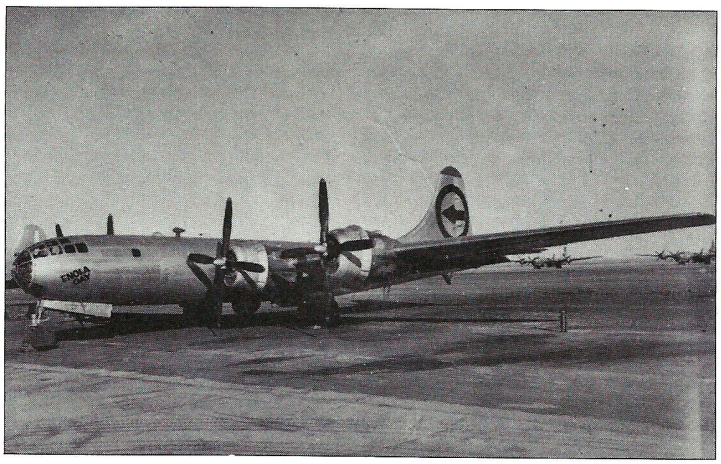
Este Avro Lincoln perteneció al 57.º Squadron, estacionado en East Kirkby (Gran Bretaña). El Lincoln era un desarrollo del Avro Lancaster, con las alas de mayor alargamiento, el fuselaje extendido y motores más potentes. El 57.º Squadron estaba a punto de unirse a la «Tiger Force» en Extremo Oriente cuando concluyeron las hostilidades (foto Bruce Robertson).

30 de julio
El fin de la guerra en el teatro del Mediterráneo queda de manifiesto con la disolución de la Mediterranean Allied Air Force.

Agosto
Los servicios de inteligencia británicos y norteamericanos reciben los primeros informes y evidencias de que bastantes ingenieros aeronáuticos alemanes y otros técnicos de alto nivel pueden reemprender sus actividades de diseño en la Unión Soviética.

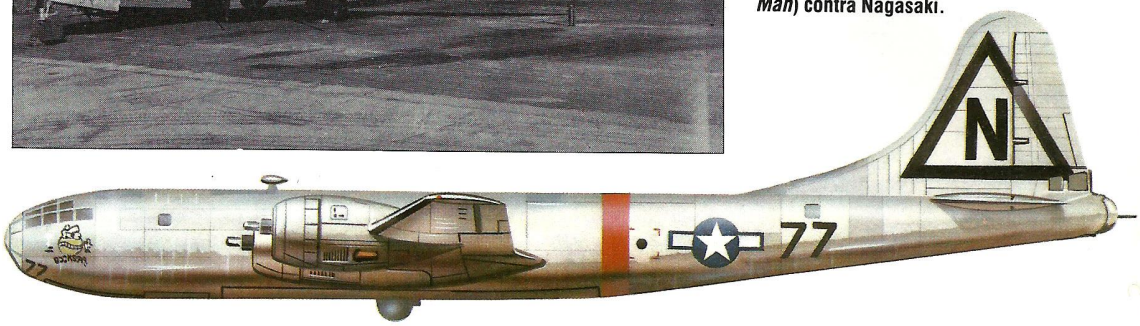
2 de agosto
Se firman las órdenes operacionales para la utilización de la primera bomba atómica y se elige Hiroshima como objetivo primario, con Kokura y Nagashi como alternativos.

Los ataques atómicos: 6 y 9 de agosto de 1945



Izquierda: el Boeing B-29 Superfortress *Enola Gay* del 393.º Squadron de Bombardeo de la USAAF fue utilizado para lanzar la primera bomba atómica de la historia, bautizada *Little Boy*, el 6 de agosto de 1945 sobre la ciudad japonesa de Hiroshima. La tripulación estaba al mando del coronel Paul Tibbets.

Abajo: el Boeing B-29 *Bock's Car*, al mando del mayor Charles Sweeney, lanzó la segunda bomba atómica (*Fat Man*) contra Nagasaki.



Hacia 1939, científicos de todo el mundo habían llegado a la conclusión de que, en teoría, era posible generar energía por fisión nuclear, en la llamada «desintegración del átomo». Se aseveró que una pequeña masa de materia fisionable podía producir una energía inmensa, y que con tal materia podía obtenerse un arma realmente devastadora.

Ya en sus primeros contactos de la guerra con el presidente estadounidense, Winston Churchill llegó a un acuerdo de intercambio de información científica. Hacia 1942, cuando EE UU era ya un aliado beligerante, se tomó la decisión de dirigir todos los esfuerzos hacia la consecución de un arma nuclear, y el programa de investigación conjunto fue asumido por una organización a la que se dio el nombre codificado de Directorio de Tubos de Aleación; debido a su aislada posición geográfica, se determinó que el desarrollo tuviese lugar en Estados Unidos. Allí, el científico italiano Enrico Fermi, quien había huido del régimen fascista, consiguió el 2 de diciembre de 1942 demostrar que la fisión nuclear era una reacción en cadena.

El ritmo de trabajo se aceleró durante 1944 y el 17 de diciembre se creó el 509.º Group Mixto de Bombardeo a partir de personal altamente entrenado; su único escuadrón operacional, el 393.º Squadron de Bombardeo Superpesado (equipado con Boeing B-29 Superfortress), fue asignado a Wendover Field, Utah. Prosiguió el entrenamiento en el despliegue de una bomba atómica que aún no existía, pero algunos elementos avanzados del 509.º GMB fueron desplegados en Tinian (las Marianas) el 29 de mayo de 1945, a los que se unió posteriormente el 393.º Squadron de Bombardeo. Cuatro días más tarde se recibió la confirmación de que la primera bomba de evaluación había detonado con éxito en Alamogordo (Nuevo México).

El 26 de julio de 1945, los Aliados enviaron a Japón un ultimátum en el que se pedía su rendición incondicional, y su inmediato rechazo llevó al convencimiento sobre la utilización del arma atómica si la razón aliada no prevalecía tras una serie de ataques convencionales. El 27 de julio, varias ciudades japonesas fueron objeto de pesadas incursiones, y otras seis fueron atacadas el 28 de julio; el segundo ultimátum se produjo el 31 de julio, seguido de una incursión al día siguiente; el último aviso se dio el 5 de agosto.

A las 08,15, hora local, del 6 de agosto, el mayor Thomas W. Ferebee, bombardero del Boeing B-29 Superfortress *Enola Gay* (al mando del coronel Paul W. Tibbets), lanzó la primera bomba atómica de la historia desde una altura de 9 630 m sobre la ciudad japonesa de Hiroshima. Al no obtenerse una respuesta clara del gobierno japonés, el 9 de agosto se hizo detonar una segunda bomba sobre la ciudad de Nagasaki, lanzada por el B-29 *Bock's Car* del mayor Charles W. Sweeney. En el holocausto provocado por esos dos ingenios, y prácticamente en cuestión de segundos, perecieron casi 120 000 personas. No existen cifras, ni tan siquiera aproximadas, de las consecuencias reales de esas dos deflagraciones. No se ha podido calcular el número de heridos, la mayoría de los cuales morirían en un lapso de tiempo más o menos dilatado a consecuencia de las radiaciones, y el de las personas que quedaron sin hogar.

En la posguerra, Kantaro Suzuki comentaba que «costaba creer que a largo plazo Japón se doblegaría por las incursiones aéreas de los B-29». Los gobernantes japoneses no llegaron a la conclusión de que la guerra estaba realmente perdida hasta que no explosionó la bomba de Nagasaki. La justificación de la solución A era el ahorro de vidas aliadas y japonesas que comportaba, frente a la planeada y sangrienta invasión de las islas japonesas. No obstante, las bombas atómicas sirvieron para demostrar al mundo el inmenso poderío de Estados Unidos.

El Kyushu J7W1 Shinden fue el único avión de configuración canard encargado para la producción en serie durante la II Guerra Mundial. Su primer vuelo, el 3 de agosto de 1945, se demoró debido a problemas de refrigeración del motor.

6 de agosto
El 509.º Group Mixto de la USAFF utiliza la primera bomba atómica operacional de la historia. Desde su base de Tinian, la tripulación del B-29 *Enola Gay*, al mando del coronel Paul Tibbets y apoyada por otros dos cuatrimotores, llega a la vertical de Hiroshima y lanza el ingenio nuclear bautizado «Little Boy» (anteriormente se había llamado «Thin Man») a las 08,15 hora local.

8 de agosto
La Unión Soviética declara la guerra a Japón. Tres días más tarde, bombarderos soviéticos atacaron objetivos ferroviarios japoneses en Manchuria, al tiempo que la impetuosa ofensiva terrestre soviética daba como resultado la captura de Hunchun y Muchang.

9 de agosto
El 509.º Group Mixto de la USAAF envía el B-29 *Bock's Car*, cargado con la segunda bomba atómica y acompañado por otros tres Supertortress con observadores, contra la ciudad de Kokura. Ésta, que era el objetivo prima-

rio, estaba cubierta de nubes, de manera que la tripulación del mayor Charles W. Sweeney arrojó el ingenio (conocido como «Fat Man») sobre el objetivo secundario preestablecido, Nagasaki, en la que se contaron hasta 35 000 muertos. El estallido de dos armas tan terribles en un lapso de sólo tres días consiguió que las autoridades japonesas aceptasen la inutilidad de continuar con una guerra en la que llevaban todas las de perder.

14 de agosto
En la que fue su última misión de la guerra, la 20.ª Fuerza Aérea de EE UU envió 754 Boeing B-29 Superfortress y 169 cazas de escolta contra varios objetivos japoneses. Unas horas después, el presidente Truman anunciaba la aceptación japonesa de los términos de la Declaración de Postdam, por los que se avenía a una rendición incondicional.

19 de agosto
La delegación japonesa encargada de firmar la rendición de su país se traslada a Ie Shima en dos Mitsubishi G4M1 convertidos en transportes y pintados en un esquema especial enteramente blanco, con grandes cruces verdes en el fuselaje, la deriva y las superficies superiores e inferiores de los planos.

22 de agosto
Tropas aerotransportadas soviéticas aterrizan en Port Arthur (Manchuria) y en las islas Kuriles, entre Japón y Kamchatka.

Setiembre
En el Sudeste Asiático, y a raíz de la rendición japonesa, las fuerzas aéreas aliadas desarrollaron un esfuerzo considerable en el rescate y evacuación de los ex prisioneros de guerra existentes en los campos de internamiento de Indochina, Java, Malasia, Siam y Sumatra, así como también en el lanzamiento de alimentos y medicamentos sobre los campos de concentración que no resultaban todavía accesibles.

2 de setiembre
Concluye formalmente la II Guerra Mundial cuando los delegados japoneses firman los documentos de rendición a bordo del acorazado USS *Missouri,* fondeado en la bahía de Tokio.

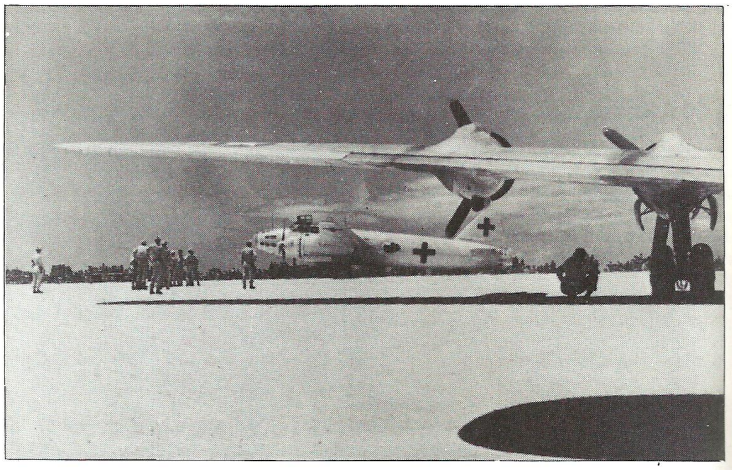
10 de setiembre
El USS *Midway* (CV-41), un nuevo portaviones diseñado con un desplazamiento estándar de 45 000 toneladas, es comisionado en Newport News, Virginia. Este buque se halla todavía hoy en servicio, y en sus distintas modificaciones (en 1954, 1967 y 1979) ha recibido una cubierta de vuelo angular, catapultas de vapor y cada vez más complejos sistemas electrónicos y de radar.

15 de setiembre
La aerolínea estatal checa reasume sus operaciones regulares y, además, comienza a utilizar la denominación que todavía ostenta en la actualidad, CSA.

20 de setiembre
El primer avión del mundo propulsado exclusivamente con una planta motriz de turbohélice, un Gloster Meteor equipado de forma experimental con dos Rolls-Royce RB.50 Trent que accionaban otras tantas hélices de cinco palas, realiza su vuelo inaugural en la base de Church Broughton (Gran Bretaña). El Trent era una adaptación del turborreactor Rolls-Royce Derwent.

26 de setiembre
El servicio de transporte aéreo militar de los Países Bajos inaugura la cobertura de las rutas aéreas interiores a fin de facilitar las comunicaciones del país, pues la red ferroviaria había quedado destruida en su práctica totalidad como consecuencia de la guerra. Sus primeros servicios fueron los Amsterdam-Gronigen y Amsterdam-Maastricht. El 28 de noviembre comenzó a servirse una ruta semanal a Batavia, con aviones Douglas DC-4, y el 17 de diciembre comenzó el primer servicio europeo de posguerra de KLM, entre Amsterdam, Copenague y Malmo.

29 de setiembre
El comandante Ernst Nyfenegger pilota un Douglas DC-3 de Swissair entre Zürich y Londres, inaugurando de nuevo el enlace aéreo comercial entre Suiza y Gran Bretaña.



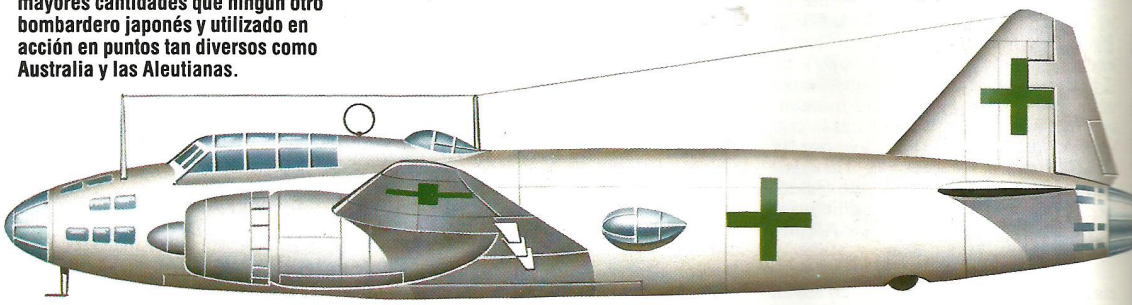
Este fue uno de los dos transportes Mitsubishi G4M «Betty» que volaron a Ie Shima llevando a la delegación japonesa de rendición, mandada por el teniente general Torashiro Kawabe.

Octubre
El Bureau of Aeronautics de la US Navy establece un comité de satélites terrestres a fin de evaluar las perspectivas de los cohetes espaciales. A finales de mes, el comité había recomendado el inicio de estudios para determinar la flexibilidad de lanzamiento de un satélite orbital terrestre.

1 de octubre
Comienza en Montreal la primera reunión general anual de la IATA (International Air Transport Association). Los artículos fundacionales de esta nueva entidad, que había sido reorganizada a partir de la anterior International Air Traffic Association, habían sido aceptados por la conferencia internacional de operadores de transporte aéreo, celebrada en La Habana (Cuba).

4 de octubre
Tras el fin de la guerra con Japón, Qantas llevó a cabo su primer vuelo civil de posguerra con destino a Singapur utilizando el hidrocanoa Short Clase C *Coriolanus* (VH-ABG). Este avión llegó a Singapur el 8 de octubre.

El Mitsubishi G4M fue construido en mayores cantidades que ningún otro bombardero japonés y utilizado en acción en puntos tan diversos como Australia y las Aleutianas.



Este Gloster Meteor modificado fue el primer avión del mundo puesto en vuelo con motores a turbohélice. Su primer despegue, con dos Rolls-Royce Trent, acaeció el 20 de setiembre de 1945. Primer caza a reacción británico, el Meteor fue empleado como bancada de evaluación de gran número de plantas motrices a turborreacción y turbohélice (foto RAF Museum of Aerospace).

regresando al cabo de cuatro días con ex prisioneros de guerra y aterrizó en Sydney (Nueva Gales del Sur) el 17 de octubre.

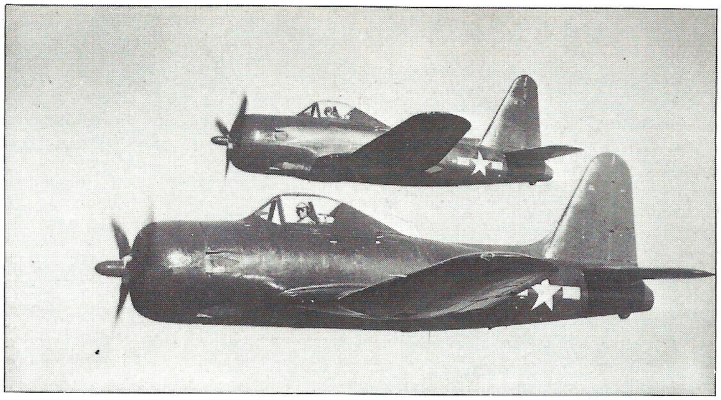
9 de octubre
Como preparativo para servicios aéreos hacia América del Sur a través del Atlántico Sur, BOAC dispone un Avro Lancastrian I para un vuelo inicial de prospección. En esa fecha, el Lancastrian, matriculado G-AGMG y al mando del comandante O. P. Jones, despegó de Hurn (Gran Bretaña) con destino a Buenos Aires (Argentina), para después proseguir a través de los Andes hasta Santiago (Chile) y Lima (Perú).

22 de octubre
La aerolínea belga SABENA reasume sus servicios en la línea Bruselas-Londres y, simultáneamente, Air France reinaugura sus operaciones entre París y Londres.

24 de octubre
American Export Airlines, que había recibido seis Douglas C-54 Skymaster de los excedentes de guerra de la USAAF el mes de setiembre, emplea uno de esos aviones para efectuar el primer servicio comercial regular transatlántico realizado por un avión terrestre. Este aparato, que voló entre Nueva York y Hurn (Gran Bretaña), estableció un nuevo récord en la categoría de aviones comerciales transatlánticos, empleando 14 horas 5 minutos.

Noviembre
El Hawker Tempest Mk II entra en servicio con la RAF, inicialmente en el 54.º Squadron de Chilbolton (Gran Bretaña). Propulsado por un motor radial Bristol Centaurus V o VI de 2 526 hp que le convertía en el caza monomotor más potente del momento, fue uno de los últimos cazas con motor de émbolo utilizados por la RAF. Previsto para equipar a la Tiger Force, desplegada en Extremo Oriente, el Tempest se vio sorprendido por el fin de la guerra y operó en Alemania, la India, Hong Kong y Malasia. El 54.º Squadron fue el único equipado con Tempest que sirvió en Gran Bretaña.

6 de noviembre
El primer apontaje de un avión de reacción en un portaviones estadounidense corrió a cargo del alférez de fragata J. C. West a los mandos de un Ryan FR-1 Fireball, un avión de planta motriz mixta que montaba un motor de émbolo en el morro y un turborreactor en la sección trasera del fuselaje. West apontó en el USS *Wake Island* utilizando solamente el turborreactor.



El Ryan FR-1 Fireball fue el primer avión de producción con un motor de émbolo y un turborreactor. El 6 de noviembre, un Fireball efectuó un apontaje en el USS *Wake Island* utilizando solamente el reactor.

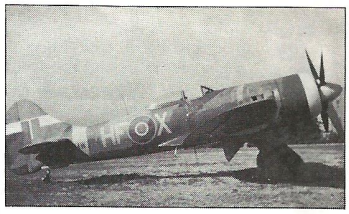
7 de noviembre
Pilotado por el capitán de grupo J. H. Wilson, un Gloster Meteor F.Mk 4 de la Patrulla de Alta Velocidad de la RAF establece un nuevo récord mundial absoluto de velocidad, volando a 975,67 km/h. La velocidad del Meteor ocultó al gobierno británico la escasa capacidad de desarrollo de este modelo. Como resultado de este récord se redujeron las partidas presupuestarias para el desarrollo de nuevos aviones más avanzados, permitiendo que Estados Unidos obtuviese la primacía tecnológica occidental en muy poco tiempo.

10 de noviembre
El comandante y la tripulación del Avro York matriculado G-AGNT inauguran el servicio conjunto «Springbok» de BOAC y South African Airways. Esta ruta, de Hurn (Gran Bretaña) a Johannesburgo, realizada vía Trípoli, El Cairo, Jartrúm y Nairobi, fue cubierta por una flota de trece York equipados con literas para 12 pasajeros.

2 de diciembre
Lleva a cabo su vuelo inaugural en Filton (Gran Bretaña), pilotado por Cyril Uwins, el prototipo Bristol Tipo 170, matriculado G-AGPV. Este modelo se construiría en cantidades considerables, tanto en la versión Wayfarer de pasaje como en la Freighter de transporte de mercancías; la segunda estaba equipada con grandes compuertas en el morro, a fin de facilitar la introducción de automóviles y otras cargas voluminosas.

7 de diciembre
Se constituye, en virtud del Acta de Aerovías Nacionales Neozelandesas de 1945, la New Zealand National Airways Corporation. Prevista para convertirse en la aerolínea doméstica nacionalizada del país, la corporación absorbió tres aerolíneas privadas, a saber, Cook Strait Airways Ltd, Union Airways of New Zealand y Air Travel (NZ) Ltd.

8 de diciembre
Realiza su primer vuelo el prototipo del helicóptero Bell Modelo 47, que más tarde se convertiría en el primer giravión comercial que recibía el Approved Type Certificate (ATC) de la Autoridad de Aviación Civil de Estados Unidos.

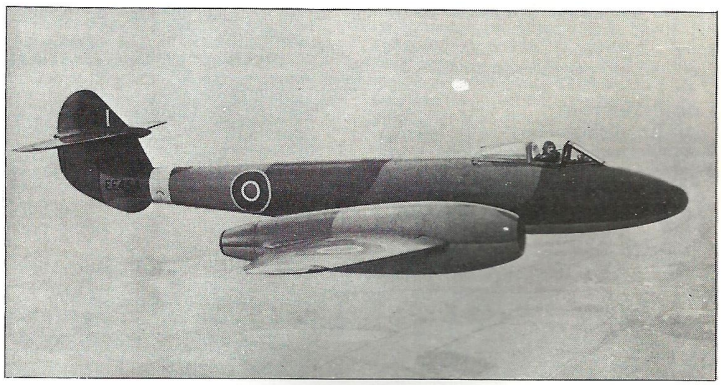


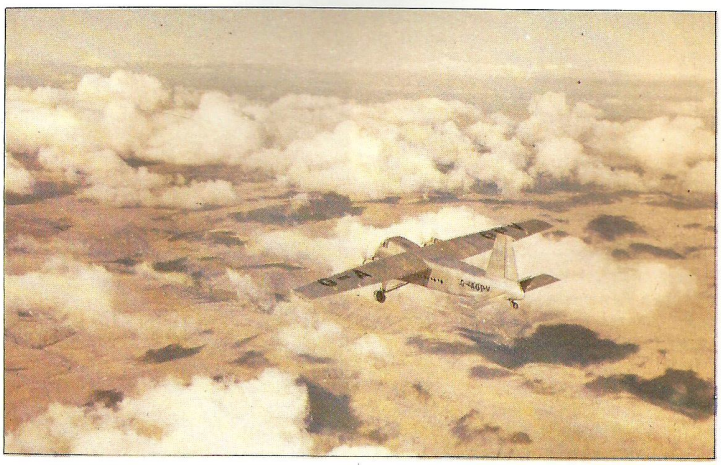
Arriba: este Hawker Tempest Mk II del 54.º Squadron tenía su base en Chilbolton (Gran Bretaña) a finales de 1945. Propulsado por un motor radial Bristol Centaurus, el Tempest Mk II había sido diseñado para servir en la «Tiger Force».

26 de diciembre
Se constituye Ethiopian Airlines como aerolínea nacional del país. Sin embargo, el primer servicio regular no tendría lugar hasta el 8 de abril de 1946.

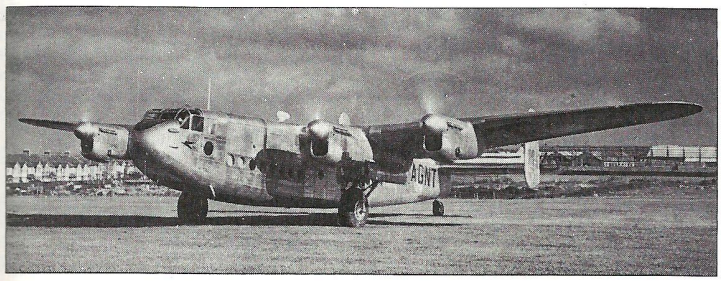
28 de diciembre
El presidente Truman aprueba el decreto por el que la Guardia Costera de EE UU regresa a la jurisdicción del Departamento del Tesoro, como corresponde en tiempos de paz. Así terminaba un largo período en el que esta organización había estado bajo la administración de la US Navy.

El Gloster Meteor F.Mk 4 *Britannia* fue utilizado el 7 de noviembre de 1945 por el capitán de grupo H. J. Wilson para establecer un nuevo récord mundial de velocidad. El año siguiente, un avión similar de la Patrulla de Alta Velocidad de la RAF, batió el récord logrado por el capitán Wilson, alcanzando los 991 km/h. Este fue pilotado por el capitán de grupo E. M. Donaldson (foto RAF Museum of Aerospace).





Este Avro York de BOAC, al mando del comandante E. F. Palmer, inauguró el servicio «Springbok», entre Hurn y Johannesburgo, el 10 de noviembre de 1945. Se construyeron 25 Avro York para BOAC, además de 208 para la RAF y 21 para otros usuarios comerciales (York civiles y de la RAF se utilizaron en el puente aéreo de Berlín).



Derecha: el prototipo Bristol Tipo 170 realizó su vuelo inaugural en Filton el 2 de diciembre de 1945. Había sido diseñado como transporte militar para las zonas de Birmania y Extremo Oriente. Al acabar la guerra se comprobó que existían perspectivas comerciales para el modelo, de modo que se produjeron 214 ejemplares.

Kenya Airways

Debido al empeoramiento de las relaciones entre Kenia, Tanzania y Uganda, la aerolínea tripartita East African Airways dejó de operar en enero de 1977. El 22 de enero de ese mismo año, el gobierno keniata constituyó Kenya Airways. Dos Boeing 707-321 (G-AYBJ y G-AYXR) fueron alquilados de British Midland Airways y las operaciones recomenzaron, entre Nairobi y Londres, el 4 de febrero de 1977, utilizando el G-AYXR.

Tras la inauguración de la ruta a Londres comenzaron los servicios domésticos y regionales, mediante dos Fokker F.27 y un único Douglas DC-9; esos tres aviones se adquirieron el 15 de febrero de 1977 a la compañía originaria, East Airways.

Para reemplazar a los Boeing 707 arrendados de BMA, Kenya Airways adquirió a Northwest Orient Airlines tres Boeing 707-351B. El primero de ellos (5Y-BBI) se recibió el 8 de setiembre de 1977, seguido de los otros dos en octubre y noviembre de 1977. En mayo de 1978 se adquirió un Boeing 720. Desde entonces, la flota de Kenya Airways no ha variado y siguen operando tres Boeing 707, un Boeing 720, un Douglas DC-9 y dos Fokker F.27.

Desde su central en Nairobi, Kenya Airways cubre cinco destinos en Europa (Atenas, Frankfurt, Londres, París y Roma), nueve ciudades en África y algunos servicios a Dubai, Jeddah y Bombay. Las rutas interiores enlazan con Kisumu, Malindi y Mombasa.

El Boeing 707 5Y-BBJ tras aterrizar en el aeropuerto de Heathrow.

Flota de Kenya Airways

Boeing 707-351B

N.° Reg.	*N.° Constr.*
5Y-BBI	19634
5Y-BBJ	19633
5Y-BBk	19872

Boeing 720-047B

N.° Reg.	*N.° Constr.*
5Y-BBX	18588

Douglas DC-9-32

N.° Reg.	*N.° Constr.*
5Y-BBR	47478

Fokker F.27-200

N.° Reg.	*N.° Constr.*
5Y-AAB	10211
5Y-BBS	10213

Flota suministrada por Editions JP

Ethiopian Airlines

Ethiopian Airlines fue creada por un decreto firmado por el emperador Haile Selassie el 26 de diciembre de 1945, confiando en la asistencia técnica de Trans World Airlines. Las operaciones con los cinco Douglas C-47 (de ET-T-1 a ET-T-5) comenzaron en la red interior y en la internacional el 8 de abril de 1946. El 5 de diciembre, la aerolínea recibió su primer Convair CV-240 (ET-T-20) y, tras recibir el segundo días después, inauguró sus servicios internacionales a Atenas, Nairobi, Adén y Jeddah.

En junio de 1957, Ethiopian Airlines utilizó temporalmente un Lockheed L-749A Constellation (ET-T-35), que entró en servicio enlazando con los países vecinos el 10 de junio de 1957 y que fue retirado al cabo de un mes exacto. En 1958 Ethiopian Airlines se centró en la ampliación de su red de cobertura internacional a fin de comenzar a cubrir también Europa. Para ello adquirió tres Douglas DC-6B de primera mano, de los que el primero (ET-T-25) se recibió el 30 de abril de 1958. Los servicios a Frankfurt comenzaron en junio de ese mismo año. Hacia setiembre de 1960 se cubrían seis destinos europeos, de los que tres terminaban en Frankfurt.

El 8 de noviembre de 1960 se inauguró un servicio entre Addis Abeba y Accra, que en tiempos había realizado Imperial Airways; era ésta la primera ocasión que una aerolínea africana volaba a través del continente africano en dirección este-oeste.

En julio de 1960 se encargaron dos Boeing 720-060B que, tras una serie de retrasos provocados por las obras de modernización del aeropuerto de Addis Abeba, se recibieron en noviembre de 1962, con las matrículas ET-AAG y ET-AAH.

El 23 de febrero de 1973, Ethiopian Airlines se convertía en la primera compañía aérea africana que volaba a China, al inaugurarse un servicio que, vía Bombay, terminaba en Shanghai. A finales de los años setenta se adquirieron dos Boeing 727-260, de los que el primero se recibió el 18 de setiembre de 1979. Estos aparatos pasaron a servir en las rutas cubiertas hasta la fecha por los DC-6. Actualmente, Ethiopian Airlines utiliza por lo menos 17 Douglas DC-3 en las rutas interiores y regionales, pero está previsto que a medio plazo esos aviones sean gradualmente remplazados por seis DHC-6 Twin Otter y dos DHC-7 alquilados de Alyemda Airlines.

El 23 de mayo de 1984 la aerolínea recibió su primer Boeing 767-260, convirtiéndose en la primera africana que utilizaba esta nuevo bimotor de fuselaje ancho. En el transcurso de 1975, la flota de Boeing 720 se reducirá a dos aparatos para ser completamente sustituida en 1986, tras 24 años de servicio con la compañía.

Flota actual de Ethiopian Airlines

Boeing 707-379C

N.° Reg.	*N.° Constr.*
ET-ACQ	19820

Boeing 720-024B

N.° Reg.	*N.° Constr.*
ET-AFA	18418
ET-AFB	18419
ET-AFK	18417

Boeing 720-060B

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
ET-AAH	18455	White Nile
ET-ABP	18977	

Boeing 727-260

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
ET-AHK	22759	
ET-AHL	21978	Yekatit
ET-AHM	21979	Karamara

Boeing 767-260

N.° Reg.	*N.° Constr.*
ET-AIE	23106
ET-AIE	23107

de Havilland Canada DHC-5D

N.° Reg.	*N.° Constr.*
ET-AHI	101
ET-AHJ	102

Douglas C-47 y DC-3

N.° Reg.	*N.° Constr.*
ET-ABY	12205
ET-AGH	9501
ET-AGI	19006
ET-AGO	26732
ET-AGT	25288
ET-AHG	18914
ET-AHQ	4607
ET-AIA	42969
ET-AIB	9628

Douglas DC-6A

N.° Reg.	*N.° Constr.*
ET-AGY	45500

Piper PA-34-220T Seneca III

N.° Reg.	*N.° Constr.*
ET-AIG	34-8333063
ET-AIH	34-8333062

Piper PA-23-250 Turbo Aztec F

N.° Reg.	*N.° Constr.*
ET-AHH	27-7954121

de Havilland DHC-6 Twin Otter
cinco recibidos en 1984
Flota suministrada por Editions JP

Uno de los dos Boeing 767-260 de Ethiopian Airlines.